Skrzydlata POLSKA

NR 26 (364) • 25. VI. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł

WIELKIE ZAWODY ROZPOCZĘTE



Moment otwarcia Mistrzostw Świata. Na pierwszym planie szybowiec francuski Breguet 905-01.
Foto: B. Koszewski

Premier CYRANKIEWICZ otworzył SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA W LESZNIE

Z okazji VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie Prezes Honorowy Aeroklubu PRL Premier Józef Cyrankiewicz przekazał za pośrednictwem naszego tygodnika odręczne pozdrowienia dla polskich szybowników i lotników sportowych, które reprodukujemy poniżej.

Foto: B. Koszewski (3)



Z okazji VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie pozdrawiam polskich szybowników i lotników sportowych i życzę im jak największych sukcesów w tym pięknym sporcie.

15.6.1958. Cyrankiewicz

Z okazji VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie pozdrawiam polskich szybowników i lotników sportowych i życzę im jak największych sukcesów w tym pięknym sporcie.

15.6.1958 J. Cyrankiewicz

CHCIAŁBYM przede wszystkim serdecznie powitać wszystkich zawodników i organizatorów przybyłych tutaj na światowe mistrzostwa szybowcowe z 22 krajów.

Chciałbym wyrazić głęboką radość, że mistrzostwa szybowcowe odbywają się w tym roku u nas w Polsce.

Sport szybowcowy cieszy się u nas bardzo wielką popularnością i cieszy się także wszechstronnym poparciem.

Naród nasz bardzo często dumny jest z osiągnięć naszej kadry zawodniczej, a także z osiągnięć technicznych naszych konstruktorów. Pragnąłbym, abyście wszyscy nasi mili goście czuli się podczas zawodów u nas w Polsce, a także i później jeżeli jeszcze w naszym kraju zostaniecie, żebyście się czuli jak najlepiej — jak wśród przyjaciół.

Życzę wszystkim jak najlepszych sportowych sukcesów, życzę zadowolenia z pobytu w naszym kraju.

Mistrzostwa ogłaszam za otwarte.

(Przemówienie premiera Józefa Cyrankiewicza wygłoszone podczas otwarcia VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie)

Szlachetna rywalizacja przyczyni się do dalszego rozwoju sportu szybowcowego

Obywatelu Premierze i Dostojni Goście!
Panie Przewodniczący Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI!
Drodzy koledzy lotnicy
i miłośnicy szybownictwa!

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z dużym zadowoleniem przyjął decyzję Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI o powierzeniu mu organizacji VII Szybowcowych Mistrzostw Świata.

To zaszczytne zadanie uważamy jako wyraz uznania dla osiągnięć polskiego szybownictwa, które posiada 35-letnie tradycje zawodów szybowcowych.

Od ćwierć wieku polscy piloci szybowcowi biorą udział w międzynarodowych zawodach, a prace naszych naukowców i konstruktorów spotykają się z zainteresowaniem i uznaniem w wielu krajach.

Ostatnia wojna, która tak ciężko dotknęła nasz kraj, nie oszczędziła również dorobku polskiego szybownictwa.

Jednak już od pierwszych dni wyzwolenia grupy entuzjastów, korzystając z daleko idącej pomocy i poparcia Rządu Polski Ludowej, zaczęły odbudowywać nasze lotnictwo sportowe.

Uruchomienie 30-tu ośrodków szybowcowych, wprowadzenie bezpłatnego szkolenia, utworzenie Instytutu Szybownictwa, zapoczątkowanie prac badawczych, konstrukcyjnych i produkcji sprzętu szybowcowego — oto przedsięwzięcia, które wytyczyły nowe drogi rozwoju polskiego szybownictwa.

Z roku na rok wzrastały szeregi pilotów szybowcowych, zjawiały się prototypy nowych konstrukcji oraz podnosił się poziom wyczynu sportowego.

Wystarczy wspomnieć, że gdy na 42-giej Konferencji Generalnej FAI zgłosiliśmy projekt nowej odznaki szybowcowej, to w naszym kraju nie było ani jednego pilota posiadającego warunki do jej przyznania. Obecnie w Polsce 34 pilotów z dumą nosi złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami.

Dzisiaj jesteśmy po raz pierwszy organizatorami i gospodarzami bogatej w tradycje, największej międzynarodowej imprezy szybowcowej.

W imieniu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej jest mi szczególnie miło witać w Lesznie 61 zawodników reprezentujących 22 narodowe aerokluby z 22 krajów.

Przez 2 tygodnie w szlachetnym współzawodnictwie toczyć się będzie walka o palmę pierwszeństwa w szybownictwie świata.

Polskie lotnictwo sportowe, stwarzając warunki dla odbycia tej pięknej imprezy w naszym kraju, widzi w tym swój wkład w ogólny wysiłek całego narodu w dziedzinie zacieśniania przyjaznych stosunków z innymi narodami, swój wkład w dziedzinie pokojowego zastosowania lotnictwa.

Wyrażam nadzieję, że ta szlachetna rywalizacja sportowa przyczyni się do dalszego rozwoju sportu szybowcowego, da możność pilotom wzajemnego poznania się i zacieśnienia między sobą więzów koleżeństwa.

W tym przekonaniu życzę wszystkim uczestnikom VII Szybowcowych Mistrzostw Świata jak największych sukcesów.

(Przemówienie prezesa APRL wiceministra Antosiewicza wygłoszone podczas otwarcia VII Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie.)

N IEDZIELA 15 czerwca — dzień otwarcia VII Szybowcowych Mistrzostw Świata — pierwszej tego rodzaju imprezy organizowanej przez Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Już na długo przed godziną 12, o której przewidziane było oficjalne otwarcie mistrzostw, miejsce na lotnisku przeznaczone dla publiczności zaczęło się zapełniać.

Około godziny 11 przyleciał z Warszawy pierwszy samolot Li-2, przywożąc zaproszonych na imprezę gości. Następnych 13 samolotów lądowało w kilkuminutowych odstępach. Ostatnim przyleciał Prezes Honorowy Aeroklubu PRL — Premier Józef Cyrankiewicz w otoczeniu członków Rządu i przedstawicieli KC PZPR.

Punktualnie o godzinie 12 na trybunę honorową weszli w towarzystwie prezesa APRL Stefana Antosiewicza — premier Józef Cyrankiewicz, przedstawiciele Partii — członek Biura Politycznego Stefan Jędrychowski, sekretarze KC Zenon Kliszko i Jerzy Albrecht, kierownik Wydziału Ekonomicznego KC Józef Olszewski, I sekretarz Komitetu Warszawskiego Witold Jarosiński, minister Przemysłu Ciężkiego Kiejstut Żemajtis, przedstawiciele wojska — minister Obrony Narodowej gen. broni Marian Spychalski, Dowódca Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. bryg. Jan Frey-Bielecki, gen. dywizji Zygmunt Duszyński, gen. bryg. Józef Kuropieska, prezes LPŻ gen. bryg. Józef Turski oraz przedstawiciele państw obcych akredytowanych w Warszawie.

Następnie przed trybuną przedefilowały ekipy 22 państw biorących udział w mistrzostwach. Na czele tego pochodu, tuż za flagą niesioną przez Jerzego Wesołowskiego szedł kierownik mistrzostw Jerzy Świątek, kierownik sportowy Tadeusz Rejniak i przewodniczący komisji sędziowskiej Justyn Sandauer.

Po zajęciu miejsc przez ekipy (w porządku alfabetycznym) kierownik mistrzostw złożył premierowi meldunek o gotowości zawodników do rozpoczęcia tej wielkiej imprezy.

Otwarcia mistrzostw dokonał Premier Józef Cyrankiewicz..

Po przemówieniu Premiera, przy dźwiękach hymnu narodowego Marian Gorzelak w towarzystwie Edwarda Makuli i Adama Witka wciągnął flagę mistrzostw na maszt.

W tym czasie z drugiego końca lotniska wystartowały 22 kolorowe baloniki z flagami poszczególnych państw.

Na zakończenie oficjalnej części otwarcia mistrzostw premier Józef Cyrankiewicz w otoczeniu prezesa Aeroklubu PRL, ministra Obrony Narodowej, dowódcy Wojsk Lotniczych i innych, przeszedł przed ustawionymi w szeregu ekipami witając się z zawodnikami, a następnie oglądał wystawione na lotnisku szybowce. W tym czasie wzbiło się w powietrze około 40 000 gołębi pocztowych.

O godzinie 13 rozpoczęły się pokazy lotnicze, którym przyglądało się około 20 000 osób. Otwarcia pokazów dokonały trzy szybowce akrobacyjne typu „Jastrząb" pilotowane przez R. Jakubę, H. Zydorczaka i R. Szylberga. Następnie Jerzy Popiel na szybowcu laminarnym „Jaskółka L" zaprezentował szereg figur wyższego pilotażu, które spotkały się z dużym aplauzem. Po nim trzy „Jastrzębie" (St. Ackerman, Z. Szubra i J. Łącki) wykonały akrobację zespołową. Wiele uznania zdobył sobie Tadeusz Śliwak, który swoją akrobacją na „Jastrzębiu" zadziwił pilotów zagranicznych. Zresztą wszystkie numery akrobacji wykonane przez naszych pilotów szybowcowych spotkały się z najwyższą oceną, bowiem pokazy tego rodzaju należą do rzadko spotykanych na świecie.

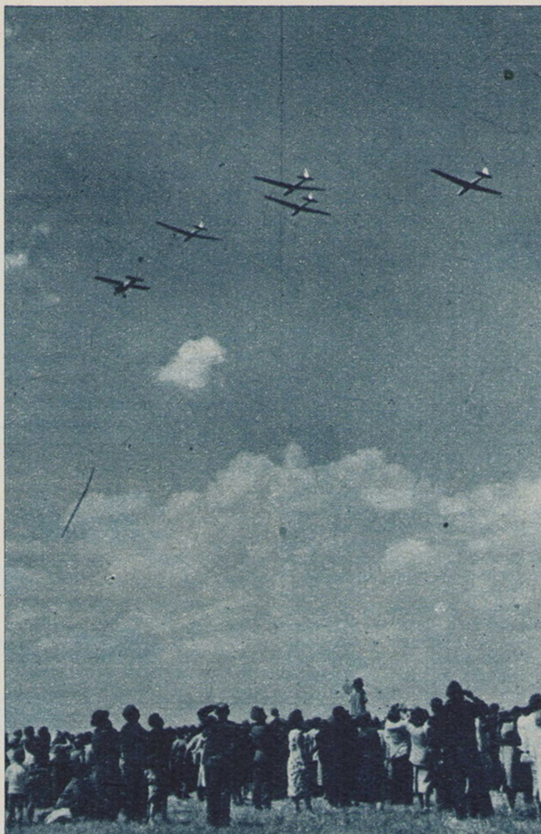
Po akrobacji zespołowej, ale tym razem na trzech samolotach typu „Junak" (W. Wójcicki, J. Mendyka i J. Rzewuski), nastąpił start zespołowy czterech szybowców „Mucha 100" za samolotem Jak-12. Skok spadochronowy z opóźnieniem wykonał Paweł Lipowczan z Aeroklubu Warszawskiego, znacząc swoje spadanie białą smugą. Na zakończenie części sportowej pokazów Jerzy Adamek na „Jaskółce" zademonstrował start za śmigłowcem SM-1 pilotowanym przez J. Ciasteka. Sam lot szybowca za śmigłowcem jak i moment zawiśnięcia „Jaskółki" na lince holowniczej, wywołał wielkie poruszenie i podziw wśród szybowników zagranicznych.

W pokazach lotnictwa wojskowego nasi myśliwcy na samolotach odrzutowych dali zebranej publiczności piękny popis akrobacji indywidualnej i zespołowej (trzech, czterech i pięciu samolotów), wykazując wysoki poziom techniki pilotażu.

Tysięczne tłumy mieszkańców Leszna i okolic wracało do domów pod wrażeniem pokazów lotniczych, które mieli okazję oglądać.

(sar. i mal.)

LESZNO W DNIU 15 CZERWCA



Cztery szybowce „Mucha-100" w locie na holu za samolotem Jak-12. Foto: Koszewski (2)



„Jaskółka" na holu za SM-1. Szybowiec za chwilę zawiśnie pod śmigłowcem.



Dnia 15 czerwca o godzinie 15.32 wystartował z rynku w Lesznie balon wolny „Poznań" o pojemności 2200 m³. Balon pilotował mgr inż. Walenty Nowacki. Pasażerami tego niecodziennego lotu byli dwaj zagraniczni dziennikarze: Josef Fryba z czechosłowackiego dwutygodnika lotniczego „Kridla vlasti" oraz David Sells z angielskiej agencji Reutera. Balon wzniósł się wolno nad miasto wśród wiwatującej publiczności i skierował swój lot w kierunku północno-zachodnim. Lądowanie nastąpiło w odległości około 16 km od Leszna (m).

NOWY REKORD ŚWIATA PELAGII MAJEWSKIEJ

Dnia 13 czerwca br. pilotka Aeroklubu Łódzkiego Pelagia Majewska ustanowiła na szybowcu „Bocian" nowy rekord świata w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 100 km Aleksandrów — Niewierz — Zduńska Wola — Aleksandrów — wynikiem 74,4 km/h. Poprzedni rekord należał do szybowniczki radzieckiej Anny Samosadowej (64,285 km/h). Ostatni wyczyn Peli Majewskiej jest jej czwartym aktualnym do tej pory rekordem światowym. (m)

UCZESTNICY MISTRZOSTW MÓWIĄ

Pańskie wrażenia z pobytu w Lesznie?

ODPOWIADAJĄ

LENNART STAHLFORS — przedstawiciel Królewskiego Aeroklubu Szwedzkiego: Obserwowałem już niejedne mistrzostwa świata, ale to co dotychczas tu zobaczyłem jest wprost zachwycające. Szczególnie dobrze przygotowane są warunki treningowe. To samo zresztą można powiedzieć o zakwaterowaniu i wyżywieniu.

JOSEPH PINET — pomocnik pilota (Belgia): Doskonałe pod każdym względem, tak, że nawet bardzo szybko zatarły się ślady niemiłych wspomnień z odprawy celnej na granicy polskiej, gdzie trzymano nas prawie trzy godziny. Jedyny minus to brak dobrego piwa. Organizacja — na razie doskonała.

Jestem w Polsce po raz pierwszy i nigdy się nie spodziewałem tak gorącego przyjęcia, zarówno ze strony ludności polskiej jak i kierownictwa mistrzostw. Jechałem tutaj z uczuciem pewnej rezerwy, ale spotkało mnie przyjemne rozczarowanie, gdyż naprawdę jesteście wszyscy o key!

MICHAIŁ WIERIETIENNIKOW — pilot (ZSRR): Po raz pierwszy byłem w Polsce w r. 1954 na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie i moim zdaniem wówczas organizacja była lepsza. Możliwe, że będzie wszystko wyglądało inaczej, kiedy rozpoczną się mistrzostwa. Poza tym — jest bardzo zimno, ale to „siła wyższa". Samo lotnisko przygotowane jest lepiej niż poprzednio.

JEAN CAYLA — pomocnik pilota (Francja): Podoba nam się tu szczególnie czystość, bardzo miłe przyjęcie jakie nam zgotowaliście, przyjemna obsługa, no i jedzenie, które zresztą nie odbiega wiele od naszego. Naprawdę pod względem wyżywienia jesteście doskonali. Na żadnych mistrzostwach, czy to w Anglii czy we Francji, takiego nie było.

Prof. dr JOZSEF STÜPER — kierownik ekipy NRF: Przygotowanie mistrzostw jest dla mnie miłym zaskoczeniem Wszędzie spotykamy bardzo dużo życzliwości. Jeżeli atmosfera taka pozostanie do końca — jestem przekonany, że mistrzostwa będą dla każdego z nas wielkim przeżyciem.

WILLIAM KEITH WAKEMAN — pilot (Nowa Zelandia): Przyjechałem z Anglii do Leszna przez Czechosłowację. Uważam, że organizacja mistrzostw nie pozostawia nic do życzenia. Jeżeli znajdują się na terenie ludzie, którzy narzekają na stworzone nam tutaj warunki, to nie powinniście się wcale tym przejmować. Tacy ludzie narzekają zawsze na wszystko, ten typ spotyka się wszędzie, to są tak zwani malkontenci. Nawiasem mówiąc nie przypuszczam, żeby tacy między nami się znaleźli. Sam czuję się wręcz skrępowany uprzejmością z jaką spotykam się na każdym kroku. Polska jest krajem bardzo ładnym i interesującym i żałuję, że tak mało znanym u nas w Nowej Zelandii. Z przyjemnością widziałbym rewizytę polskich pilotów w kraju, z którego pochodzę. Uważam, że utrzymanie w przyszłości nawiązanych z okazji mojego pobytu w Polsce kontaktów z waszymi pilotami szybowcowymi byłoby bardzo pożyteczne dla rozwoju szybownictwa w Nowej Zelandii i również wzbogaciłoby doświadczenia polskich pilotów. Chciałem podkreślić, że sukces organizacyjny, który z pewnością odniesiecie, będzie zasługą całego personelu obsługującego imprezę. Wszyscy z którymi się stykam są jednakowo uprzejmi i usłużni. Jako rolnik z zawodu interesuję się nie tylko szybowcami i lataniem, które jest moim hobby. Byłem w Lesznie na konkursie hippicznym i z przyjemnością mogę powiedzieć, że poziom jeźdźców i koni, które oglądałem, reprezentuje dobrą klasę oglądaną gdziekolwiek na świecie.

PAUL BIKLE — pilot (USA): Jestem ujęty uprzejmością z jaką się spotkałem. Organizacja mistrzostw moim zdaniem jest bardzo sprawna, nie ma na co narzekać.

LYLE MAXEY — pilot (USA): Warunki bytowe na lotnisku jak najbardziej zadowalające, polska obsługa techniczna sprzętu doskonała, jedyna trudność dla nas amerykańskich pilotów to ta, że odprawy pilotów odbywają się w języku polskim i francuskim i nie zawsze są zrozumiałe, ponieważ większość spośród nas nie zna żadnego z tych języków.

CHARLES YEATES — pilot (Kanada): Organizacja ruchu na lotnisku, piloci holujący, cała strona techniczna — przygotowane bardzo dobrze. Podobnie nie narzekam na warunki bytowe, z wyjątkiem trochę niefortunnego rozmieszczenia ubikacji i braku ciepłej wody do mycia. Słyszałem, że trudności są przejściowe.

TONY GOODHART — pilot (W. Brytania): Organizacja mistrzostw bardzo dobra, przypuszczam, że wszystkie zespoły są co do tego zgodne, wyżywienie doskonałe, pomoc przygodnie spotkanych ludzi w czasie podróży do Leszna ujmująca. W Polsce czuję się jak w każdym innym cywilizowanym i kulturalnym kraju, z tym, że chciałbym podkreślić mało spotykaną uprzejmość i usłużność mieszkańców, która się rzuca w oczy i która niewątpliwie ułatwia i uprzyjemnia nam pobyt tutaj.

NICHOLAS GOODHART — pilot (W. Brytania): Spotkałem się z bardzo miłym przyjęciem w Polsce. Każdy z kim się zetknąłem starał się pomóc w ramach swoich możliwości, co często nie było łatwe ze względu na trudności językowe.

PHILIP WILLS — pilot (W. Brytania): Wasza pogoda nie jest wcale lepsza od naszej i przyznam po cichu, że cieszyłbym się ze stwierdzenia tego faktu, gdyby nie cel podróży do Leszna, który zła pogoda może przecież zniweczyć. Moje pierwsze niezbyt dobre samopoczucie poprawiła jednak wasza doskonała kuchnia i uprzejmość wszystkich spotkanych osób.

ALEKSANDER SARADIC — pilot (Jugosławia): W Polsce jestem po raz pierwszy. Wrażenia — jak dotychczas — można określić bardzo krótko: jak najlepsze i na pewno takie pozostaną.

Jak Pan ocenia szybowce na Mistrzostwach?

ODPOWIADAJĄ

WITALIJ SIMONOW — trener ekipy ZSRR: Największą wagę w klasie otwartej przywiązuję do szybowców „Meteor", HKS-3, „Breguet-901", „Spartak" i „Demant". W klasie standart natomiast wyróżniam szybowce: „Breguet 905", „Ilindenka", „Mucha Standart" i „Futar Standart".

TONY GOODHART — pilot (W. Brytania): Jest rzeczą z całą pewnością ciekawą oglądanie niektórych typów szybowców, które wezmą udział w zawodach. Specjalnie zwraca na siebie uwagę sprzęt zespołu Jugosławii, również wpadł mi w oko francuski „Breguet 901", który — być może — jest mniej atrakcyjny z wyglądu od jugosłowiańskich „Meteorów", ale w lataniu może okazać się jednakowo dobry. Nasze angielskie szybowce, które mamy ze sobą, nie są — przypuszczam — specjalnie atrakcyjne dla oka, ale jeżeli chodzi o sprawność w powietrzu, spodziewam się, że dorównają innym.

NICHOLAS GOODHART — pilot (W. Brytania): Nie miałem czasu zapoznać się ze sprzętem, który będzie reprezentowany na mistrzostwach, ale z tego co już zdążyłem zaobserwować ciekawi mnie francuski „Breguet-905" i „Meteor".

PHILIP WILLS — pilot (W. Brytania): Przypuszczam, że szybowce klasy standart, które przywieźliśmy ze sobą, zainteresują innych uczestników mistrzostw ze względu na tanią produkcję. Inne maszyny, które miałem okazję obejrzeć na lotnisku, są naprawdę najwyższej klasy, ale — wydaje mi się — bardzo kosztowne. Specjalnie jugosłowiański „Meteor".

LYLE MAXEY — pilot (USA): Kolekcja szybowców wspaniała. Jest co oglądać i porównywać. „Meteory" jugosłowiańskie wydają się bardzo dobre. Wyszukany kształt, konstrukcja, niespotykane w innych typach wyposażenie w przyrządy pokładowe. Coś co tak ładnie wygląda musi niewątpliwie mieć również jakieś swoje ukryte wady. Zobaczymy co „Meteory" pokażą w lataniu. Na razie na treningu osiągają wyniki doskonałe. Wasza polska „Jaskółka" jest również świetnym szybowcem. Mój przyjaciel Compton właśnie na niej poleci. Z wyników, które osiąga na treningach, jest najzupełniej zadowolony.

CHARLES YEATES — pilot (Kanada): Oglądałem waszą „Muchę Standart" i porównywałem z francuskim „Breguet 905", na którym polecę. Obydwie maszyny są w jednej klasie, z tym, że na małą przewagę „Bregueta" składa się to, że w przeciwieństwie do „Muchy" posiada klapy, które bardzo pomagają przy nabieraniu wysokości w kominach termicznych. Dają one lepszą możliwość ciasnego krążenia. Szybowce czechosłowackie zwracają na siebie uwagę bardzo starannym wykończeniem i moim zdaniem ciekawą konstrukcją. Przypuszczam, że osiągną dobre wyniki.

PAUL BIKLE — pilot (USA): Największa i najlepsza kolekcja szybowców, jaką można obejrzeć na świecie.

PAUL DARIMONT — pomocnik pilota (Belgia): Trudno na razie o konkretną ocenę, gdyż dotychczasowa pogoda nie pozwoliła na zaprezentowanie całego sprzętu. Jestem na mistrzostwach świata po raz trzeci i na podstawie bardzo pobieżnych obserwacji mogę powiedzieć, że poziom konstrukcji szybowców w Lesznie jest znacznie wyższy niż na poprzednich. Niemiecki szybowiec HKS-3 uważam za bardzo dobry. Jugosłowiański „Meteor", jeżeli trafi na odpowiednie warunki atmosferyczne, może „pogodzić" wszystkich pretendentów do tytułu mistrza w klasie otwartej. Nie widziałem jeszcze wszystkich szybowców w akcji, trudno mi więc wyrazić jakiś pogląd na pozostałe konstrukcje.

MICHET ALEXANDRE — pomocnik pilota (Belgia): Bardzo wysoki, zwłaszcza w klasie otwartej. Doskonale konstrukcyjnie rozwiązany jest jugosłowiański „Meteor" i jeśli trafi na „swoją pogodę", będzie groźny. Francuski „Breguet



Edward Makula po powrocie z przelotu na „Jaskołce".
Foto: B. Koszewski

905", niemiecki HKS-3 i angielski „Olympia Eon" są wysokiej klasy.

RENE FONTEILLES — pilot (Francja): Pogoda, która nadal nie wróży nic dobrego, nie pozwoliła jeszcze na zademonstrowanie wszystkich maszyn. W każdym razie HKS-3, „Meteor", „Olympia", zresztą wszystkie szybowce klasy standat, to konstrukcje wysokiej klasy.

BOŻIDAR KOMAC — pilot (Jugosławia: Mogę porównać je tylko z „Meteorem", bo ten sybowiec znam najlepiej. Wydaje mi się, że równorzędnymi partnerami „Meteora" są: „Spartak" i HKS-3. Dobra jest też „Olympia 419". Mnie osobiście najlepiej podoba się „Spartak".

IRVE SILESMO — pilot (Szwecja): Poziom konstrukcji jest wprost zaskakujący i myślę, że na tych mistrzostwach będziemy mogli nauczyć się bardzo dużo, jeżeli chodzi oczywiście o nowe rozwiązania konstrukcyjne.

HEINRICH HUTH — pilot (NRF): Poziom konstrukcji szybowcowych jest bardzo wysoki, szczególnie wyróżniają się szybowce Jugosławii. Przyjazd każdej ekipy dostarcza wiele nowości w rozwiązaniach konstrukcyjnych. Dotyczy to głównie szybowców klasy otwartej.

Jak Pan się przygotowywał do Mistrzostw Świata

ODPOWIADAJĄ

ANDRE XHAET — pilot (Belgia): Moje przygotowanie nie jest nadzwyczajne. Nie mieliśmy pogody, której tu również brak. Jedynie przez ostatnie 15 dni przed wyjazdem z Belgii próbowałem latać. Nie był to jednak trening w całym tego słowa znaczeniu. W dobrym przygotowaniu przeszkodziła mi częściowo moja praca zawodowa.

ZVONIMIR RAIN — pilot (Jugosławia). Do mistrzostw nie przygotowywałem się wcale. Na „Ilindence", na której obecnie startuję, wykonałem tylko dwa loty — jeden z fabryki na lotnisko w Vrsac, a drugi — lot kontrolny. W kominie po raz pierwszy latałem na tym szybowcu dopiero w Lesznie.

WIKTOR GONCZARENKO — pilot (ZSRR): Do takiej imprezy człowiek przygotowuje się całe życie. Trudno byłoby to zrobić w ciągu kilku miesięcy — w tym czasie można tylko doszlifować technikę pilotażu. Mistrzostwa ZSRR w roku ubiegłym były w zasadzie pierwszą eliminacją do mistrzostw świata. W czasie treningu poznałem swoje słabsze strony i starałem się je zlikwidować. Przyzwyczajony jestem do latania na szybowcach osiągających duże prędkości. Tu muszę przyhamować swoje nawyki i przystosować się do wolniejszej „Muchy-100", na której zresztą w ZSRR nie latałem. Nie znaczy to wcale, że nie znając dobrze szybowca nie można w krótkim czasie zgrać się z nim. Na przykład mój kolega i konkurent Compton z USA, z którym razem byłem w powietrzu w czasie treningu, doskonale radził sobie z „Muchą-100", mimo, że był to dopiero drugi dzień treningu. Nie ma zresztą w tym nic dziwnego, ponieważ Compton jest bardzo dobrym i doświadczonym pilotem.

NICHOLAS GOODHART — pilot (W. Brytania): W tym sezonie wylatałem około 20 godzin, w tym przelot otwarty 500 km, który to wynik był rekordem Anglii, niestety — pobitym już następnego dnia przez Davida Ince na Olympii 419. Przeleciał on dystans o kilka kilometrów dłuższy.

VASILIJE STEPANOVIC — pilot (Jugosławia): Przed mistrzostwami trenowałem trochę w aeroklubie, a następnie w naszym centrum szybowcowym we Vrsac, gdzie był urządzony obóz przygotowawczy. W sumie wylatałem około 40 godzin, w tym 10 godzin na „Ilindence", na której startuję w mistrzostwach.

TONY GOODHART — pilot (W. Brytania): Wylatałem w tym sezonie razem około dziesięciu godzin, w tym mam jeden przelot 160 km. Przygotowywałem się do mistrzostw indywidualnie. Trening utrudniało mi to, że jako oficer Marynarki Królewskiej ostatnio stacjonuję we Francji i wyjazdy do Anglii, gdzie zazwyczaj latam, są ograniczone małą ilością czasu jaką dysponują. Na szybowcu Olympia 415, na którym biorę udział w mistrzostwach, po raz pierwszy latałem w kwietniu bieżącego roku.

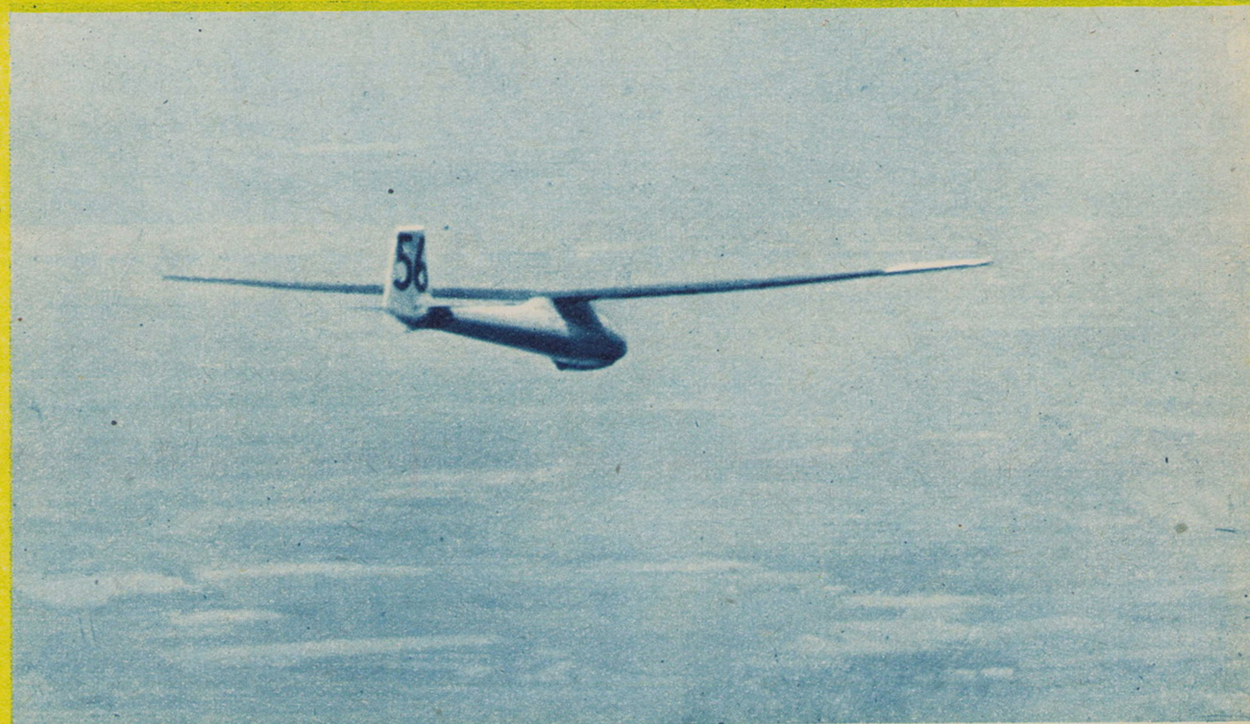
PAUL BIKLE — pilot (USA): Nie mamy zwyczaju przeprowadzania treningów przygotowawczych wspólnie. To pociąga za sobą koszty i inne nieunikniona w naszych warunkach trudności organizacyjne, które ze względu na małe zainteresowanie szybownictwem rządu USA i brak państwowych dotacji pieniężnych są przeszkodą niełatwą do pokonania. Oczywiście wspólne treningi na obozie przygotowawczym poprzedzającym zawody są najlepszą formą treningu, w przyszłości będziemy się starali stosować ten system. Do obecnych mistrzostw przygotowałem się indywidualnie, jak reszta moich kolegów. Niestety, przygotowanie to jest dalekie od tego jakiego bym sobie życzył. W tym roku wylatałem nieco ponad 15 godzin, w tym mam jeden przelot 180 km. Niezależnie od tego samopoczucie mam dobre. Cieszy mnie to, że konkurencja jest bardzo silna. W reprezentowanej stawce zawodników przegrana nie będzie tragedią, natomiast sukces będzie podwójną satysfakcją. Mam nadzieję na uzyskanie dobrych wyników i że szczęście, na które każdy z nas po trochu liczy, przyjdzie mi z pomocą. Poziom jest zbyt wyrównany, żeby można było stosować matematykę w obliczaniu swoich szans.

LYLE MAXEY — pilot (USA): Do mistrzostw nie przygotowywałem się prawie wcale. Powody były dwa: pierwszy to brak czasu. Z zawodu jestem inżynierem aerodynamikiem i złożyło się tak, że w okresie poprzedzającym mój przyjazd do Polski byłem bardzo zajęty. Drugi powód to ten, że pogoda nie sprzyjała. Mam nadzieję, że wykorzystanie paru dni w Lesznie, które pozostały do rozpoczęcia mistrzostw, pozwoli na przeprowadzenie treningu. Konkurencja jest bardzo silna i w uzyskaniu dobrego miejsca nie bez znaczenia będzie także przysłowiowy łut szczęścia.

CHARLES YEATES — pilot (Kanada): Wylatałem w tym roku około 10 godzin, w tym mam jeden przelot docelowy 230 km w czasie 2 godziny 45 minut. Spodziewam się, że nasz zespół nawiąże równorzędną walkę z czołówką. Mamy tę przewagę nad niektórymi pozostałymi zespołami, że normalnie latamy i trenujemy w warunkach atmosferycznych podobnych do polskich. Podczas dzisiejszego treningu (12.VI) przeleciałem dwukrotnie trójkąt 100 km Leszno — Gostyń — Środa — Leszno bez żadnych trudności. Leciało mi się bardzo dobrze. Z obsługi technicznej jestem bardzo zadowolony. Jeżeli uda mi się osiągnąć dobre wyniki — mój sukces będzie również sukcesem polskiej obsługi technicznej.

JAKOB LAUR — pilot (NRF): Wylatałem w tym roku tylko około 20 godzin, korzystając z wolnych niedziel. Praca zawodowa nie pozwala mi na bardziej intensywny trening. Więcej czasu poświęciłem raczej na przygotowanie sprzętu, ponieważ zdawałem sobie sprawę, że on w dużej mierze decydował będzie o wynikach.

MICHEL MARCHAND (Francja): Ja wprawdzie startuję jako pasażer z pilotem Fonteilles na „Breguecie 904", ale przygotowywałem się podobnie jak i moi koledzy. A więc przed samymi mistrzostwami byliśmy zgrupowani na miesięcznym obozie treningowym. Byłem tam tylko 15 dni. Ponieważ pogoda nie dopisała — trening był bardzo ograniczony, a obecna — w Polsce — również nie pozwala na nadrobienie kilku godzin lotu, co by się bardzo przydało.



Philip Wills na trasie.

Z notesu REPORTERA

10 czerwca. Wcześnie rano przybyło dwóch zawodników Australii. Start otwarto od 11 do 18. Większość pilotów dokonała lotów rozpoznawczych w rejonie lotniska. Pilot Roman Sochacki latał na szybowcu „Bocian" z członkami ekip USA i Rodezji. O 20,30 kierownik mistrzostw powitał przybyłą dnia poprzedniego ekipę Szwecji.

★

11 czerwca. Na odprawie zawodników o godzinie 10 Komisja Sportowa Mistrzostw ogłosiła przeprowadzenie treningowej konkurencji kontrolowanego przelotu docelowego do Środy Wlkp. Żaden z pilotów nie osiągnął celu postawionego w zadaniu dnia. Polacy tego dnia nie startowali.

★

12 czerwca. Rano przyjechały ekipy Czechosłowacji i Węgier. O godzinie 11 otwarto start do dwóch treningowych konkurencji po trasach kontrolowanych: przelotu otwartego do Wrocławia oraz przelotu prędkościowego po trasie trójkąta 100 km Leszno—Rawicz—Gostyń—Leszno. W wyniku rozegrania tej ostatniej konkurencji ustanowione zostały dwa rekordy krajowe: Holandii i Jugosławii. O godzinie 20.30 na placu honorowym kierownictwo mistrzostw powitało przybyłe do Leszna ekipy Czechosłowacji i Węgier. Tego dnia przyjechało dwóch reprezentantów Australii.

★

13 czerwca. O godzinie 4 rano zgłosiły się na lotnisku ekipy Austrii i Danii. Przed południem otwarto start do treningowego przelotu prędkościowego po kontrolowanej trasie trójkąta 200 km Leszno—Środa—Krotoszyn—Leszno. Po południu przybyło siedmiu członków ekipy Argentyny. O godzinie 20.30 powitane zostały przez kierownika mistrzostw ekipy Australii, Austrii i Danii.

★

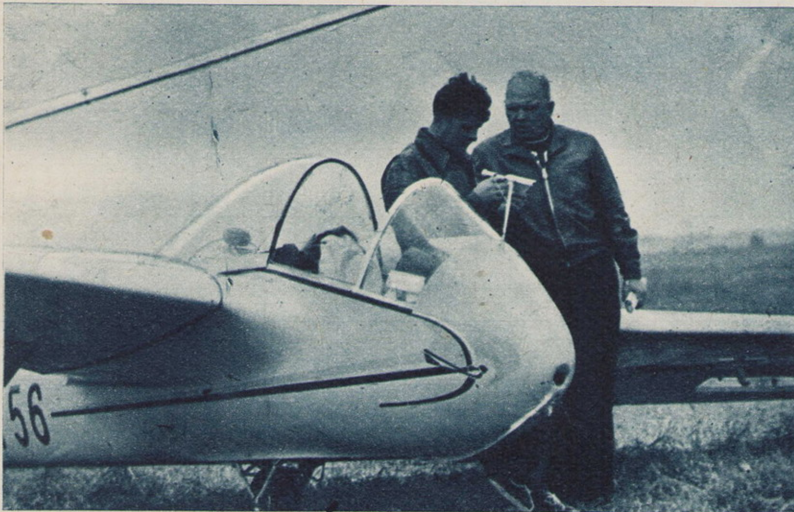
14 czerwca. O godzinie 11 otwarto start do treningowej konkurencji przelotu po kontrolowanej trasie trójkąta 300 km Leszno—Kalisz—Wrocław—Leszno. O godzinie 12.30 w salach Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Lesznie dokonano otwarcia wystawy filatelistycznej „Filsport 1958". Wystawie nadano charakter związany tematycznie z VII Szybowcowymi Mistrzostwami Świata, przez eksponowanie wyłącznie znaczków pocztowych lotniczych i sportowych. O godzinie 20 w sali Domu Kultury odbyło się spotkanie zapoznawcze z uczestnikami mistrzostw świata.

★

15 czerwca. O godzinie 9.30 odbyła się konferencja prasowa dla dziennikarzy krajowych i zagranicznych. W południe (12) rozpoczęły się uroczystości związane z otwarciem mistrzostw, z udziałem przedstawicieli rządu, partii, generalicji, władz lotnictwa sportowego i delegatów miejscowego społeczeństwa. Otwarcia mistrzostw dokonał premier Józef Cyrankiewicz. Następnie odbyły się pokazy lotnictwa sportowego i wojskowego. O 15.32 z rynku w Lesznie wystartował balon wolny „Poznań". (pil. Walenty Nowacki, pasażerowie: dwaj dziennikarze zagraniczni — Josef Fryba z „Kridla vlasti" i David Sells z agencji Reutera. O 17.30 nad lotniskiem latał nowy polski samolot sportowy „Kos".

PIERWSZE GODZINY w Lesznie

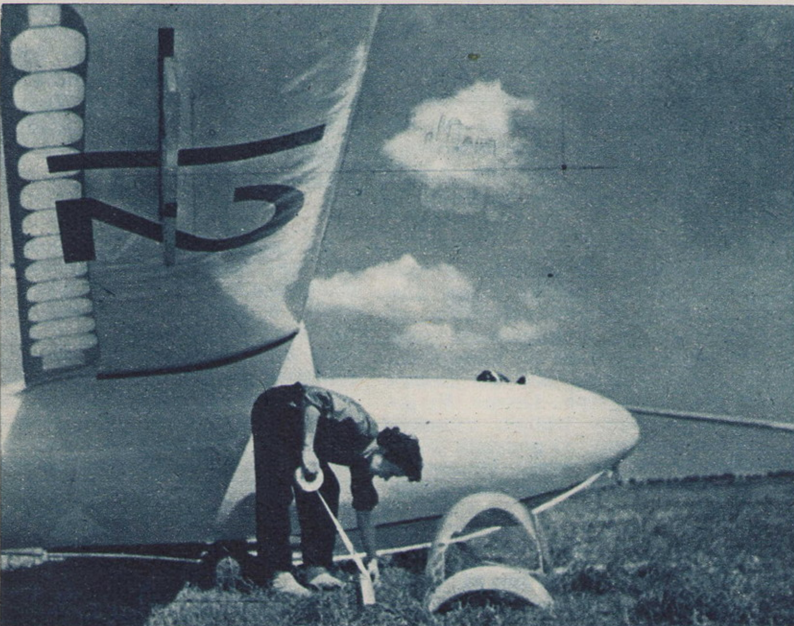
Szybowiec typu „Zugvogel" w jednym z pierwszych lotów zapoznawczych w rejonie lotniska strzyżewickiego.



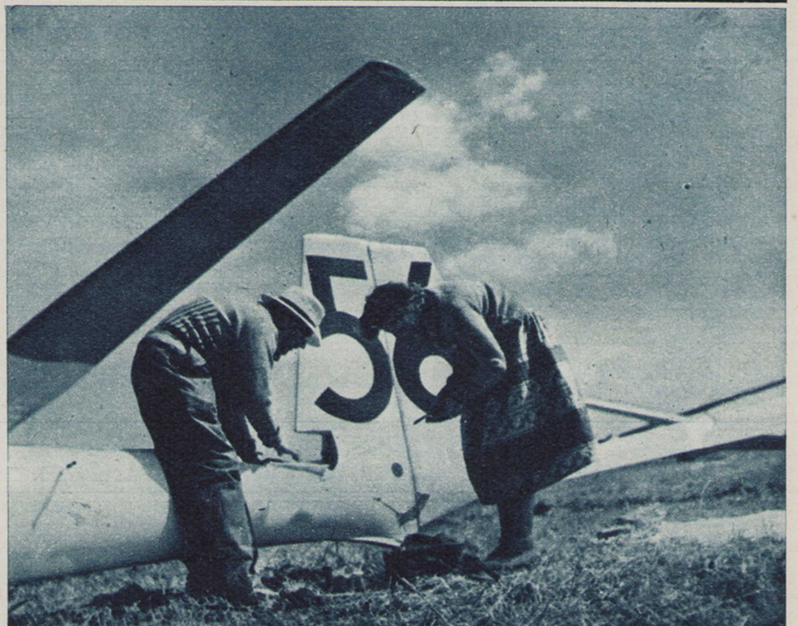
Szef ekipy radzieckiej Filip Wojejkow z jednym z członków ekipy ZSRR, przy szybowcu „Jaskółka".



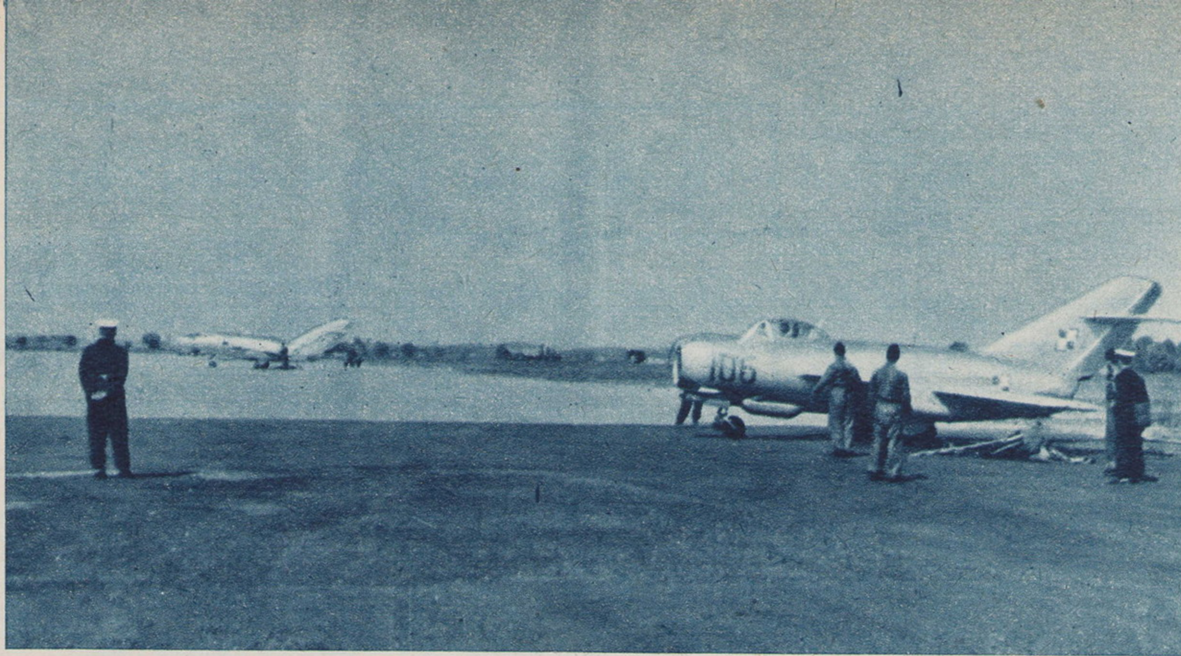
Szybowiec Mg-23 zawodnika austriackiego Hansa Rescha w trakcie montażu przed lotami.



W ekipie angielskiej ruch. Kierowniczka ekipy Ann Welch osobiście wykonuje różne prace przy szybowcach.



Trwa montaż szybowca „Skylark-2" sławnego pilota angielskiego Philipa Willsa.
Foto: B. Koszewski (5)



Podporucznik-pilot Kazimierz Golianek za chwilę wystartuje.

Skrzydła NAD BAŁTYKIEM

ZDZISŁAW JASTRZĘBSKI I BOGDAN KAZNOWSKI

GDZIE zaczyna się morze? Gdy pociąg pospieszny wyrzuci na kamienny peron dworca nową porcję wczasowiczów — morze objawi się im w dworcowym kiosku pierwszym swoim rekwizytem: muszelką z wetkniętym w środek patykiem. Patyk, to maszt jachtu. Ludzie kupują jachty z muszelek, bo napisane jest na nich, że to pamiątka z morza. Gdy ukazują się muszelki to znaczy, że tu gdzieś blisko już jest morze.

Morze nie zaczyna się tu. Ani na plaży strzeżonej przez ratowników i sprzątanej każdego świtu. Rytm morza bije dalej i stąd jest niewyczuwalny. Brodaty Neptun — władca mórz nie odsłania swoich cudownych tajemnic przed pierwszym lepszym przybyszem. Dla niego ma tylko wąski pas plaży i dancigi. I przeboje w rodzaju: „Gdy w Ustce, czy w Jastarni gra szum fal..."

Morze ma swoje stopnie wtajemniczenia. Z pierwszego stopnia na każdy kolejny prowadzi jakaś droga. Idą po niej ludzie, o których się mówi, że mają duszę marynarza.

Szukaliśmy właśnie tej duszy po różnych zakamarkach. Tak, morze — to bezkresne morze — ma swoje zakamarki. Byliśmy na pokładzie niszczyciela „Grom". Przemierzyliśmy go wzdłuż — od dzioba do rufy i wzwyż — od zenzy do najwyższego punktu: stanowiska dowódcy okrętowej artylerii. Przy innym nabrzeżu, tam gdzie tkwią okręty podwodne byliśmy na „Krakowiaku". Dowódca poświęcił nam swój wolny czas. Zeszliśmy pod pokład, do torpedowni. To byłapierwsza lekcja.

— Największe nasze bogactwo — to powietrze...

Gdy się jest pod wodą, to na świecie jest tak mało tego skarbu! I tak by się chciało odetchnąć pełną piersią, wciągnąć w płuca żywiczny zapach lasu, który pozostał na lądzie. Tak by się chciało...

Na świecie? Tak, właśnie na świecie. Bo cały świat podwodniaka zamyka się nagle hermetycznie. Wszystko pozostaje na zewnątrz i jedynymi środkami łączącymi go z powierzchnią są radio i peryskop. Więc cóż z tego, że ponad peryskopem rozciąga się bezbrzeżna kopuła wypełniona powietrzem? Świat jest lekko zabarwiony na fioletowo a powietrze, tamto powietrze, nie ma żadnej wartości. Więc cóż z tego, że tam chodzą ludzie, latają ptaki? Tu minuty wloką się wolniutko, znacznie wolniej niż powinny i tak chciałoby się zapalić papierosa. Małe sprawy stają się problemami, uświęcają się zwyczaje, tworzy się nowy zupełnie i pełen tajemnic świat marynarza — podwodniaka.

Gdy schodzimy z okrętu podwodnego, przy sąsiednim wysuniętym w morze betonowym cyplu kołyszą się na łagodnej fali kutry torpedowe. Załogi są na pokładzie. Za chwilę zwolnią się cumy i okręty wyjdą w morze...

I zrywają się do lotu. Kurs — morze.

Widok znany dobrze, codzienny. Nie ma zupełnie nic niezwykłego. Chyba tylko tyle, że przy betonowych nabrzeżach portu, na kutrach torpedowych zarządzono alarm.

Kiedy wypłyną? Jakim kursem? To już zależy od samolotów, od sprawności pilotów i ich znajomości spraw morskich.

Kutry torpedowe, to małe okręty. Powinny niezauważone podejść do zespołu nieprzyjacielskiego, rozwinąć się w szyk bojowy i zaatakować w chwili, gdy nieprzyjaciel nie spodziewa się tego, gdy nie zdążył jeszcze rozwinąć szyku.

Na takie zadanie wystartowało dwóch. Komandor podporucznik Figiel i porucznik Wasilewski. Ci dwaj ludzie od chwili startu są bardzo ważni. Antena radiolokatora śledzi ich lot, planszeciści rysują na mapie trasę. Czekają wszyscy na sygnał dwóch samolotów. Ten sygnał przyjdzie w chwili, gdy samoloty znajdą się nad zagubionym w morzu nieprzyjacielskim okrętem. Potem już tylko zaznaczyć, w którym miejscu mapy przyszedł sygnał. Już wiadomo, że w to miejsce pójdą kutry torpedowe.

Jeszcze jeden sygnał, jeszcze następny. Na mapie powstaje nowa kreska. Ta kreska, to kurs nieprzyjacielskiego okrętu. Kilka obliczeń matematycznych i wynik oznacza prędkość posuwania się nieprzyjaciela...

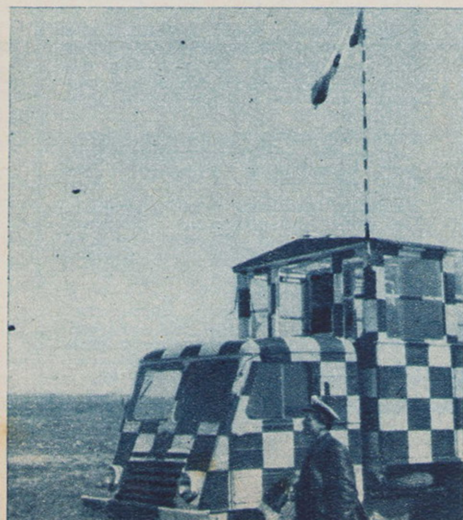
Już wiadomo wszystko. Już dowódcy kutrów znają swoje zadanie. Załogi wyrzutni torped czekają na rozkaz. Za chwilę plusk wody i zacznie pracować silnik torpedy...

To wszystko. Samoloty mogą wracać.

— Z dużymi okrętami nie jest jeszcze tak trudno. Gorzej jest z podwodnymi. To draństwo jest malutkie, a jak jeszcze fala, to rzeczywiście nie tak łatwo...

Gdy fala, to rzeczywiście nie tak łatwo... Bo fala jest naturalnym sprzymierzeńcem okrętu podwodnego, najlepszym środkiem maskującym. Gdy morze jest spokojne — ciemne cygaro okrętu podwodnego jest doskonale widoczne z samolotu bez względu na to, czy jest w zanurzeniu, czy pływa po powierzchni. Gdy jest fala — szuka się nie okrętu. Szuka się peryskopu prującego wodę... Szukaj szpilki w stogu siana!

DOKOŃCZENIE NA STR. 8



Samolot zniknął już za horyzontem. A jednak jeszcze patrzą w tym kierunku oczy kolegi... Foto: B. Kaznowski

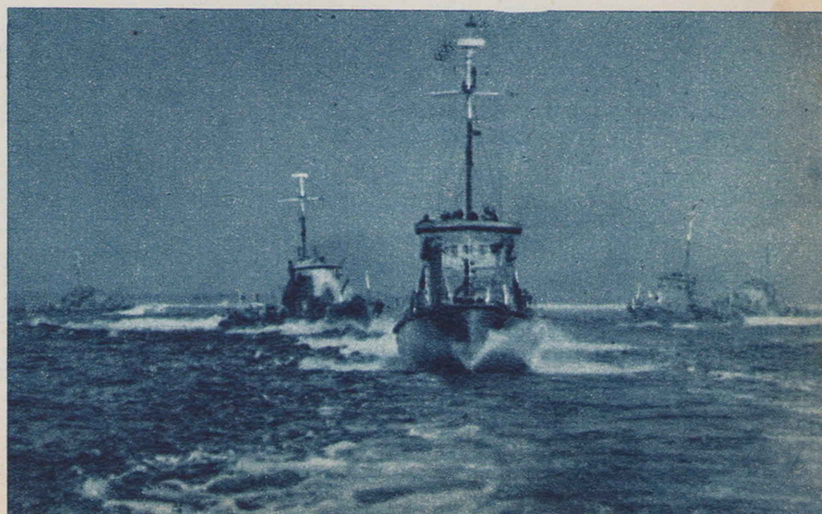
...Zespół nieprzyjacielskich okrętów zbliża się do polskiego wybrzeża. Na lotnisko przychodzi rozkaz: Wykryć, rozpoznać, podać dokładne położenie, kurs i prędkość.

Potem na lotnisku dzieje się tak jak na każdym innym. Gwiżdżą akumulatory lotniskowe, mechanik stwierdza ogień w dyszy wylotowej, świst silnika wzmaga się, rośnie, przechodzi w ogłuszający huk a za samolotem wzbija się tuman kurzu.

Mechanik podnosi rękę do daszka czapki. Samoloty wykołowują na pas startowy, nieruchomieją na moment.

— Zezwólcie startować...

— Zezwalam...



Okręty wracają do portu. Wspólny wysiłek marynarzy i lotników przyniósł sukces: wykonanie zadania bojowego. Foto: Janusz Uklejewski

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

— Ale za to, jak już samolot wykryje okręt podwodny, to siusiu, paciorek i spać! — stwierdza komandor podporucznik Walczak.

Ścigacze okrętów podwodnych wychodzą wówczas w morze. Bomby głębinowe wyprysną z potężnych łap wyrzutni i opadając na dno spotkają się z pokładem.

— Amen!

No tak. To wszystko może być ciekawe. Ale wreszcie co upoważnia morskich lotników do noszenia granatowego munduru marynarza? Przecież lotnictwo lądowe także prowadzi rozpoznanie, także naprowadza, także niszczy. Tą samą metodą, z takim samym skutkiem. Wreszcie, co za różnica szukać zamaskowanego czołgu, czy okrętu podwodnego?

— No, różnicy takiej zasadniczej w tym wszystkim nie ma. Różnica jest gdzie indziej...

Ci, co latali nad morzem wiedzą dobrze, jak rzadko widoczny jest horyzont. Trzeba naprawdę pierwszorzędnej widoczności, aby granica dwóch żywiołów — powietrza i wody odcinała się wyraźnie. Częściej horyzontu nie widać. Więc podstawową umiejętnością jest opanowanie pilotowania samolotu według przyrządów pokładowych. Zresztą w lotnictwie morskim byli piloci, którzy nie mogli latać nad morzem. Nie dlatego, by nie ufali wskazaniom przyrządów. Działały jakieś czynniki, z których można się śmiać, których można nie traktować poważnie, ale które są i działają. Czynniki leżące w psychice człowieka latającego nad morzem.

Problem: dobór odpowiedniej kadry, odpowiednich pilotów musiał zostać rozwiązany. Przyszli ludzie, którzy sami zgłosili chęć. Ludzie, bez urazów, nie znanych w lotach nad lądem.

Więc ci właśnie czują się do połowy lotnikami, do połowy marynarzami.

...Lotnisko przenosi się na inne miejsce postoju. Przebazowanie trwa. Odbywa się tak samo, jak we wszystkich „zwykłych" oddziałach lotniczych.

Gdy wychodzimy z garnizonu odlatują ostatnie samoloty. Trwa przebazowanie na nowe lotnisko. Przed chwilą odjechały również ostatnie kolumny samochodów. Na lotnisku nie ma już nikogo. Czuć jeszcze w powietrzu zapach spalin lecz i on rozwieje się szybko.

Spójrzmy na morze. Jest spokojne. Jeśli teraz samolot przelatuje nad nim i szuka okrętów podwodnych — znajdzie je bez trudu, a wtedy...

Być może, że do wieńca chwały lotników morskich dojdzie jeszcze jedno podziękowanie od dowódcy Marynarki Wojennej.

Akumulator lotniskowy jest już podłączony. Ostatnie sprawdzenie kabiny przez pilota. Asystują przy tych „oględzinach" technik ppor. Jerzy Rusiński i mechanik st. szer. Leopold Chamela. Foto: B. Kaznowski

Z kraju i ze świata

ANGLICY OFERUJĄ „LOTOWI" „COMETY"

Do Warszawy przybył, w celu nawiązania kontaktów z polskimi władzami lotnictwa cywilnego — p. Peter de Havilland, dyrektor do spraw eksportu angielskiego koncernu lotniczego „De Havilland Enterprise" produkującego m. in. pasażerskie samoloty odrzutowe typu „Comet".

P. de Havilland spotkał się 4 czerwca br. z dyrektorem naczelnym PLL „Lot" inż. A. Skalą. Gość brytyjski oświadczył w rozmowie, iż firma którą reprezentuje może zaoferować bez ograniczeń każdą ilość pasażerskich samolotów odrzutowych typu „Comet". Mają one od 60 do 65 miejsc pasażerskich jeśli są przeznaczone na dalekie trasy i rozwijają wówczas prędkość ok. 800 km/h. Natomiast latając na krótkich trasach, mogą pomieścić do 90 pasażerów.

Przedstawiciel angielskiego koncernu oglądał lotnisko na Okęciu i uważa, że nadawałoby się do lądowań i startu samolotów „Comet".

TYDZIEŃ LOTNIKÓW POLSKICH W WIELKIEJ BRYTANII

W związku z tygodniem lotników polskich w Wielkiej Brytanii (2—9. VI. 58) w prasie brytyjskiej pojawiły się apele o składanie ofiar na pomoc lotnikom — inwalidom i sierotom po lotnikach polskich poległych w walkach o Wielką Brytanię. W apelu marszałka RAF Hugh Lloyda, ogłoszonym na łamach „Yorkshire Post", czytamy m. in.:

„18 lat temu zbliżaliśmy się do najbardziej krytycznego momentu wojny. Obronę naszego kraju stanowiło wówczas niewiele eskadr myśliwskich. Na szczęście w tym niezwykle ważnym okresie przyszli nam z pomocą lotnicy polscy, którzy poprzednio już walczyli w Polsce i Francji. 18 lat temu ówczesny minister lotnictwa, Archibald Sinclair, powiedział o lotnikach polskich co następuje: „Brak wyszkolonych pilotów uniemożliwiłby nam dostarczenie załóg eskadrom, które potrzebne były dla pokonania niemieckiego lotnictwa i zwyciężenia w walce o Wielką Brytanię, gdyby waleczni lotnicy polscy nie przyszli nam z pomocą i gdyby nie walczyli dzielnie u boku swych brytyjskich kolegów".

AMERYKAŃSKIE BAZY RAKIETOWE W NIEMCZECH ZACHODNICH

Agencja ADN opublikowała dane świadczące o istnieniu na terytorium NRF rozległej sieci amerykańskich baz rakietowych. W Palatynacie Reńskim, Hesji, Północnej Nadrenii — Westfalii, Badenii — Wirtembergii i Szlezwik-Holsztynie zbudowano już lub buduje się w chwili obecnej — wbrew licznym protestom ze strony ludności, a nieraz również władz miejskich i gminnych — bazy dla amerykańskich rakiet typu „Nike-Ajax", „Nike-Hercules", „Honest John" i „Corporal". Rakiety tych typów można wyposażać w głowice atomowe. Na terytorium Palatynatu bazy zbudowano lub buduje się w pobliżu Moguncji, Landau, Trewiru, Kaiserslautern i innych miast. Bazy rakietowe powstają również w pobliżu Darmstadtu, Stuttgartu i innych.

Jak donosi ADN, równocześnie trwają energiczne przygotowania do utworzenia rakietowych formacji Bundeswehry. W tym celu setki żołnierzy i oficerów Bundeswehry przechodzą przeszkolenie w Stanach Zjednoczonych. W USA zakupiono dla tych formacji rakiety typu „Nike-Ajax" i „Matador". (sz)

PIERWSZY W POLSCE TRANSPORT CHOREGO ŚMIGŁOWCEM

Dnia 29 maja br. pilot Jerzy Szymankiewicz ze stacji pogotowia ratunkowego w Warszawie dokonał pierwszego lotu śmigłowcowego w służbie zdrowia. Pierwszym pasażerem śmigłowca była dziewięciomiesięczna Lucyna Niedźwiedzka z Ostrołęki, z którą pilot Szymankiewicz lądował na Gocławiu o godzinie 15-ej. (m)

METEORYTY NIE BĘDĄ TAKIE GROŹNE

Prof. Fiedliński, fizyk i matematyk radziecki, oświadczył niedawno w Moskwie, że obawy iż podróże kosmiczne nie będą nigdy możliwe ze względu na niebezpieczeństwo meteorytów, są płonne. Doświadczenie pierwszych sztucznych księżyców przemawia za tym, iż przyszli kosmonauci, podróżujący w odpowiednio skonstruowanych statkach miedzyplanetarnych, będą zabezpieczeni przed przecinającymi przestrzeń kosmiczną meteorytowymi „pociskami".

Fiedliński dodał, że dane o materii meteorytowej w przestrzeni międzyplanetarnej, uzyskane m. in. dzięki sputnikom, pozwolą opracować projekty odpowiednich statków kosmicznych. Kadłuby pojazdów międzyplanetarnych będą pokryte specjalnym pancerzem.

Uczony zakomunikował, że w „Delcie-1958" (sputniku nr 3) uderzenia meteorytów są rejestrowane po raz pierwszy przez tzw. piezoelementy. (sz)

W telegraficznym skrócie

Urząd prasowy przy premierze NRD podał do wiadomości, że 29 maja br. belgijski samolot wojskowy wtargnął do obszaru powietrznego NRD w strefie Morza Bałtyckiego. Samolot został zmuszony do lądowania na jednym z lotnisk na wybrzeżu Bałtyku. Okazało się, iż samolot, który naruszył granice NRD, wchodzi w skład 42 eskadry myśliwskiej NATO, stacjonującej w Belgii. Myśliwiec wyposażony był w broń pokładową i aparaturę do robienia zdjęć z powietrza. **(sz)**

Dowództwo naczelne wojsk amerykańskich w Europie, mieszczące się w Heidelbergu, ogłosiło, że w najbliższym czasie przybędzie do Niemiec zachodnich jednostka amerykańska wyposażona w rakiety typu „Redstone". Będzie to pierwsza jednostka amerykańska w Europie uzbrojona w tego rodzaju rakiety. Rakiety „Redstone" mają zasięg około 350 km. Mogą być uzbrojone w głowice z ładunkiem atomowym. **(sz)**

Parlament norweski upoważnił ministra obrony do wyposażenia jednego batalionu norweskiego w pociski rakietowe średniego zasięgu typu „Honest John" oraz jednego batalionu w pociski rakietowe typu „Nike". **(sz)**

Rząd szwajcarski zakomunikował, iż zlecił zatrzymanie prac przygotowawczych do budowy seryjnej skonstruowanego w Szwajcarii bombowca myśliwskiego P-16. Parlament szwajcarski wyraził zgodę na budowę serii stu P-16 po długiej i burzliwej dyskusji podczas — sesji wiosennej, w marcu. Z pierwszych trzech próbnych samolotów typu P-16 dwie maszyny uległy katastrofie nad Jeziorem Bodeńskim. Usunięcie stwierdzonych w międzyczasie usterek w hydraulicznym systemie sterowniczym pochłonęłoby zbyt wiele czasu i pieniędzy, dlatego też rząd szwajcarski zrezygnował ostatecznie z budowy tych samolotów. **(sz)**

W Moskwie podpisano 5.VI.br. porozumienie w sprawie uruchomienia regularnej komunikacji lotniczej między Moskwą i Brukselą. 6 czerwca br. nastąpiło otwarcie tej linii. **(sz)**

Na głównych szlakach lotniczych Związku Radzieckiego: Moskwa — Chabarowsk, Moskwa — Taszkient, Moskwa — Świerdłowsk — Nowosybirsk, Moskwa — Tbilisi wprowadzone zostaną samoloty Tu-104. Zastąpią one używane na tych szlakach maszyny Ił-14. Wprowadzenie samolotów tego typu skróci trzykrotnie czas podróży na wymienionych liniach. **(sz)**

Szwedzkie zakłady SAAB wyraziły chęć rozpoczęcia produkcji licencyjnej francuskich odrzutowych samolotów pasażerskich „Caravelle". **(sz)**

Zakłady Boeninga w Wichita (Kansas — USA) zostały przebudowane w celu masowej produkcji najnowszych bombowców strategicznych B-52. **(z)**

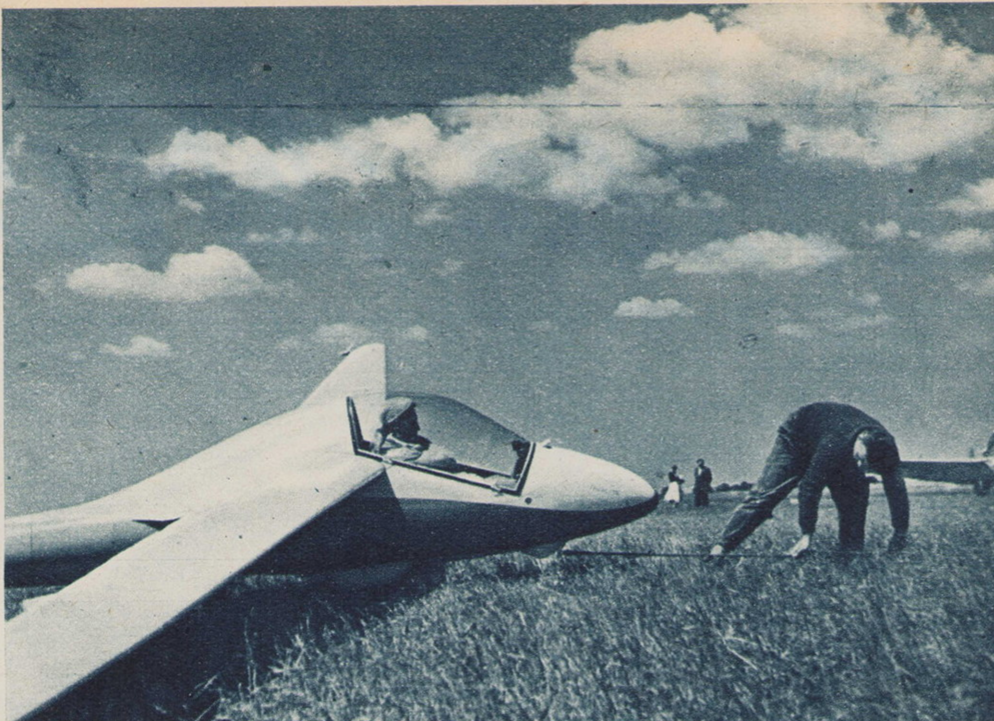
Anglicy kończą próby z własnej produkcji rakietą balistyczną średniego zasięgu. Prototyp rakiety, bez głowicy bojowej, został niedawno poddany badaniom na stanowisku próbnym. **(z)**

Rząd Argentyny postanowił zbudować nowy wielki międzynarodowy port komunikacji lotniczej w San Juan. **(z)**

Następcą znanego amerykańskiego samolotu zwiadowczego „Neptun" będzie Lockheed „Electra", wyposażony w cztery silniki turbośmigłowe i zabierający 10 ludzi załogi. **(z)**

Marynarka wojenna USA zleciła zakładom Aerojet General Corporation budowę serii silników dla pocisków balistycznych „Polaris", które mają być wystrzeliwane z pokładów zanurzonych łodzi podwodnych. **(z)**

Podsłuchane
NA LOTNISKU
Podpatrzone



Nowozelandczyk William Wakeman, dopasowując przydzielony mu polski spadochron przed pierwszym lotem zapoznawczym na „Bocianie" (będzie na nim startował), z aprobatą stwierdził, że jest mu w nim wygodnie i potem dodał: — A jak będzie źle działał, to go odniosę z powrotem. Jego towarzysz z powagą stwierdził to samo.

●

Dwaj sympatyczni Japończycy odbierali przed południem w poniedziałek „Jaskółkę" z rąk kierownika technicznego Mistrzostw — Władysława Janicy. Podczas gdy szef Janica udzielał poprzez tłumacza (z polskiego na japoński) wszelkich niezbędnych wyjaśnień pilotowi Isamu Oda, drugi Japończyk — Keiji Ogawa bez przerwy filmował i fotografował na przemian tę ceremonię uwieczniając na gorąco ważne dla nich obu momenty.

●

Prawdziwą sensacją podczas pierwszych lotów treningowych w poniedziałek stał się jugosłowiański „Meteor". Po przetransportowaniu jednego z nich (są dwa) na start, momentalnie zebrała się wokół niego ciżba ciekawych, podziwiających zarówno jego finezyjne, oryginalne rozwiązanie konstrukcyjne, jak i doskonałe, niezwykle staranne wyposażenie kabiny. Gdy jednemu z laików wskazano Komaca jako jego pilota, ten zdecydowanie stwierdził: — Wykluczone, taki dryblas nie zmieści się w tej kabince.

Zmieścił się, mimo swych 190 cm wzrostu. Zda się, że wtopił się we wrzecionowaty kształt szybowca bez reszty.

●

Zwolennicy „motylków" mają do rozgryzienia poważny problem: nie bardzo wiedzą gdzie ulokować swe sympatie, w zachodnio-niemieckim HKS czy we francuskim Breguet-905 „Fauvette". Pierwszy — imponuje rozpiętością, wyrzucanym przy lądowaniu spadochronem ogonowym i wyrafinowaną sylwetką kadłuba, drugi — jest znowu tak maleńki, taki jakiś rozśmieszająco czupurny swymi wielgachnymi „motylkami", że zmusza widzów swym wyglądem do uśmiechu.

●

Jeśli już mowa o imponowaniu, to trzeba tu wspomnieć o Breguet'ach-904. Po uruchomieniu hamulców lądują one w niesamowicie szybkim czasie, jakby przyciągane do ziemi silnym elektromagnesem.

●

Obok rewii szybowców — trwa druga rewia: samochodów transportowych. Od zwykłych pasażerskich Warszaw, Chevroletów czy Buicków lub Opli, poprzez przystosowane konstrukcyjnie angielskie Vanguardy czy jugosłowiańskie „Zastavy", do wagonetek Volkswagen z NRF, wagonetek francuskich i kanadyjskich... Zupełnie jak na pokazie w warszawskiej Cepelii.

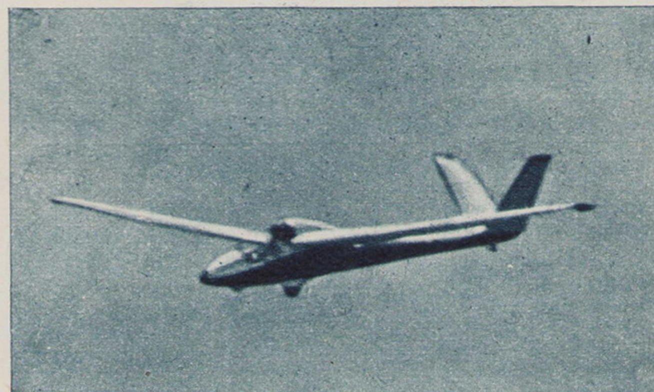
●

Na odprawie kierowników ekip przed rozpoczęciem drugiego dnia treningu, kierownik startu Adam Dziurzyński zadał pytanie, czy szybownicy mają jakieś specjalne życzenia pod adresem polskich pilotów holujących. Pierwszy zabrał głos kierownik ekipy NRF mówiąc: — Prosimy, żeby tylko tak dalej holowali jak dotychczas, a wszystko będzie dobrze.

●

Francuzi informowali się szczegółowo co do różnych — zda się nawet drobnych — detali. Polski tekst tłumacz przekładał zdanie po zdaniu na drugi oficjalny język mistrzostw — francuski, a potem tłumacze oddelegowani do ekip przekładali wyjaśnienia na język swej ekipy. Oprócz Polaków żadnych trudności ze zrozumieniem polskiego nie miały jedynie ekipy... USA i W. Brytanii. Polskie informacje tłumaczył Amerykanom bezpośrednio jeden spośród nich — p. Nowak, z pochodzenia Polak. Wszystkim zaś zawodnikom grupy brytyjskiej tłumaczył wyjaśnienia kierownik ekipy Rodezji, p. Tadeusz Proll (też Polak).


Wyżej: Pilot francuski Camille Labar w kabinie szybowca Breguet-905 „Fauvette". Z prawej: „Fauvette" w locie na trasie. Niżej: Wśród szybowców ekipy angielskiej.
Foto: B. Koszewski (3)



●

Niektórzy członkowie ekip zagranicznych przeżywają chwile szczęścia. Oto przybyli wreszcie do — Ojczyzny. To Polacy z pochodzenia. Mają często łzy w oczach, marzą o zobaczeniu Warszawy, której albo wcale nie znają, albo widzieli ostatni raz przed dwudziestu paru laty. Mistrzostwa — to wielkie dla nich dni nie tylko od strony sportowej. To często — spełnienie celów życiowych.

●

Gdyby ktoś (zbyt może wcześnie i niedyskretnie) spytał, jak się zawodnicy zagraniczni czują w Polsce, to już śmiało można powiedzieć, że dobrze. Po swojsku, jak u dobrych, starych znajomych. Opinie takie słyszy się często z wielu ust, w wielu językach. (Słyszałem jak mówili to Japończycy).

●

Wszystkie samochody posiadające prawo przebywania na terenie lotniska mają specjalne znaki rozpoznawcze, w postaci nalepek z literą „P", przekreślone ukośnie kolorowym paskiem. Pasek niebieski jest znakiem służby administracyjnej, nalepki z paskiem brązowym otrzymają samochody zaproszonych gości. Nalepki z paskiem czerwonym przeznaczone są dla samochodów zawodniczych, kierownictwa mistrzostw, sanitarnych, straży i warsztatowych, a z paskiem żółtym — dla uczestników Kongresu OSTIV. (jas.)

●

Po „Meteorze" i „Fauwette" zainteresowanie wszystkich zawodników (i nie tylko zawodników) wzbudziły czechosłowackie „Spartaki" Jaroslava Kumposta i Rudolfa Mestana. Elegancją wykonania, niezwykłą szlachetnością sylwetki, wspaniałym lakierem — w ogóle precyzją produkcji widoczną w każdym calu — zyskały sobie te szybowce podziw bez wyjątku wszystkich. Słychać było wśród otaczających je szczelnie widzów westchnienia: A kiedy tak nasze...?



●

Swego rodzaju sensacyjką stał się również... ogon samolotu CSS-12, który przyleciał przed południem 12.VI na lotnisko strzyżewickie. Obiektem zainteresowania stał się mianowicie jego podwójny statecznik poziomy (jeden umieszczony nad drugim). A w ogóle — CSS-12 to maszyna zupełnie do rzeczy, bardzo odpowiednia na krótkie trasy, do szybkiego przewozu mniejszej ilości pasażerów. Tylko dlaczego tak zapomniana?

●

Roman Sochacki wywołał sensację swymi popisami w lotach na „Bocianie" nad lotniskiem. Po wykręceniu pod chmurą 2000 m wysokości zaczął wykonywać ósemki, potem immelmany, wywroty i kręgi w obie strony. Ktoś by powiedział, że cóż w tym nadzwyczajnego? Otóż ewolucje te Romek wykonywał **w locie odwróconym.** Lot ten trwał przynajmniej 10 minut. Po wylądowaniu do pilota podeszli piloci amerykańscy i John Nowak w ich imieniu wyraził Romanowi podziw stwierdzając, że u nich w kraju nikt tak nie potrafi latać.

●

Szef ekipy Rodezji — Tadeusz Proll stwierdził, że będzie miał co opowiadać w domu po powrocie z mistrzostw. Cieszy się ze wszystkiego, a w szczególności z lotu na „Bocianie", podczas którego Roman Sochacki „woził" go przez 40 sekund na plecach. To jedno. Poza tym — tak on, jak jego pilot Harold Burditt i pomocnik Geoffrey Benson chwalą „Jaskółkę", z którą obchodzą się z największą pieczołowitością. Pilot Burditt bardzo zadowolony jest, że obleciał pomyślnie trójkąt 100 km na treningu w trudnych — jak twierdzi — warunkach.

●

Czy wiecie jak jeszcze można wyrazić uznanie dla „Jaskółki? Pilotowi nowozelandzkiemu tak przypadła ona do gustu, że wylądowawszy z pierwszego na niej lotu... po prostu z satysfakcją ucałował z dubeltówki drążek sterowy.

(zar-14)

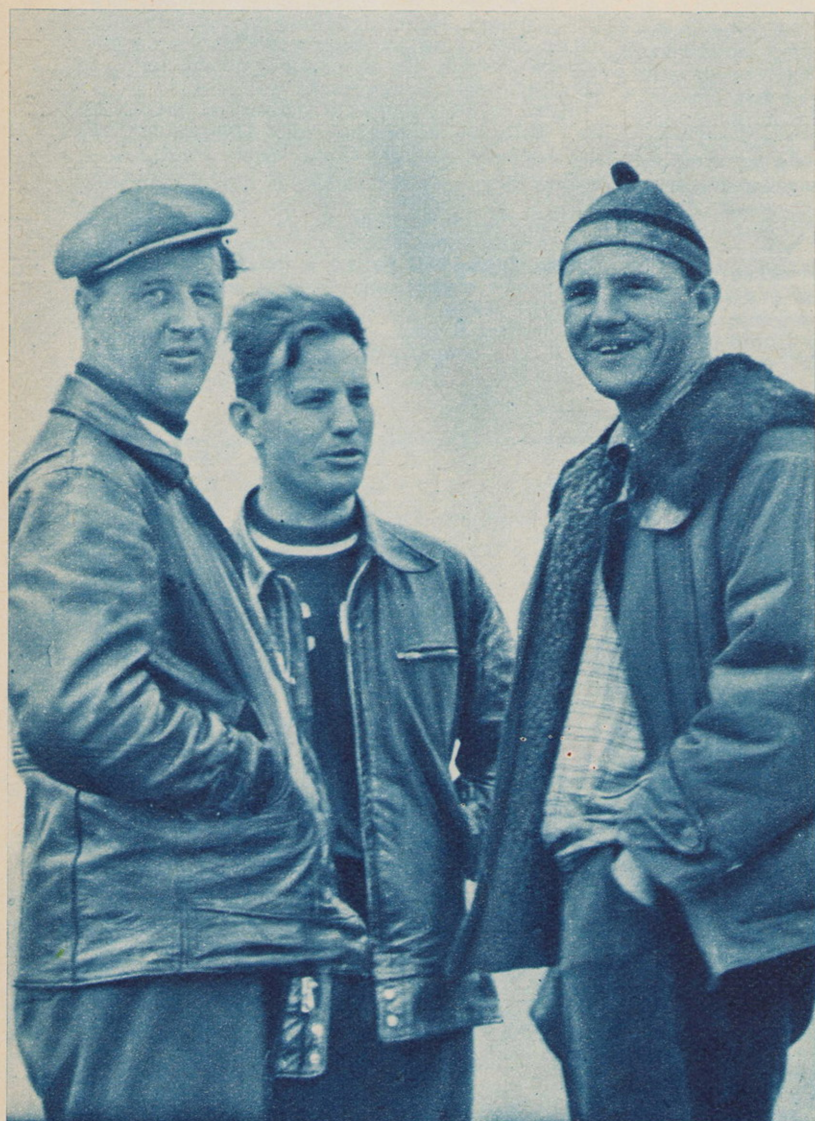
Przed „Wielką Grą"

Z TRENINGU
PRZED MISTRZOSTWAMI

Po przybyciu na lotnisko strzyżewickie ekipy zagraniczne od razu, po załatwieniu wszelkich formalności związanych z zakwaterowaniem, przystąpiły do montowania szybowców i pierwszych lotów zapoznawczo-treningowych. W dniach 9 i 10 czerwca trening ograniczył się wyłącznie do lotów nadlotniskowych, z powodu niesprzyjających warunków atmosferycznych, uniemożliwiających wyjście na trasy.

Z prawej: Pilot francuski David Barbena na starcie. Lata na szybowcu Brequet 901 S. Niżej: Miasteczko namiotów z lotu ptaka.





Na zdjęciu powyżej: Widok ogólny miejsca postoju szybowców zawodniczych i wozów transportowych. Właśnie mechanicy i piloci montują swe maszyny przed rozpoczęciem lotów.

Z lewej: Zawodnik polski Jerzy Wojnar (pierwszy z prawej) w rozmowie z pilotami radzieckimi.

Zdjęcia: Bernard Koszewski (4)

BYŁO NA CO popatrzeć na lotnisku. Istna rewia szybowców, jedno- i dwumiejscowych, o usterzeniu ortodoksyjnym i motylkowym, polakierowanych na wszystkie kolory tęczy. Ileż koncepcji konstruktorskiej, ile różnorodnych stylów, dowcipnych rozwiązań detali!

Takaż sama — rewia pilotów. Do Leszna zjechały się same asy szybownictwa światowego, z Paulem Bikle, Anthonym Deane-Drummond, Nicholasem Goodhartem, Rene Fonteilles, Per Axel Perssonem i Philipem Willsem na czele.

Niektórzy noszą się bardzo oryginalnie. Tak np. Philip Wills po usadowieniu się w kabinie szybowca obowiązkowo nakłada na głowę stary, wypłowiały i dziurawy kapelusz, który — jak twierdzą wtajemniczeni — ma tyle lat ile jego właściciel. Jego rywalem (w sposobie nakrycia głowy) jest Tony Goodhart, który przed lotem nakłada na głowę coś w rodzaju lejka sporządzonego z materiału używanego na worki do mąki. Wygląda to kapitalnie w zestawieniu z kunsztownie wymodelowaną, dość długą brodą, której właścicielem jest sympatyczny Tony. Fotoreporterzy szaleją, pstrykając zdjęcia z góry, z dołu, z boku i... z biegu.

Wielu zawodników, co tu gadać, jest bardzo sympatycznych. Nie omylę się chyba jednak jeśli powiem, że do najbardziej sympatycznych należy William Wakeman, reprezentant Nowej Zelandii. Wraz ze swym towarzyszem podbili serca wszystkich swym wiecznym szczerym uśmiechem. niezmąconą pogodą ducha, zawziętością na latanie, wprost gorączkową ciekawością polskiego sprzętu. Wakeman miał latać początkowo na „Bocianie", lecz ostatecznie zdecydował się na „Jaskółkę".

Do starych, dobrych znajomych należą piloci jugosłowiańscy Kamac, Rain i Stepanovic, z którymi Polacy spotkali się już nie jeden raz. Radosne okrzyki powitania z Polakami dały się słyszeć w pierwszych dniach tak ze strony Jugosłowian jak i pilotów radzieckich, z których kilku było przecież w Lesznie w roku 1954. Michaił Wierietiennikow nie zmienił się nic a nic, taki sam młodzieńczy wygląd sylwetki, wesoła, tryskająca zdrowiem i humorem twarz. Doskonale się trzyma również Jefimienko. Wszyscy wraz ze Zwieriewem i Gonczarenką trenują pilnie na

Ciąg dalszy na str. 12



Pilot Lyle Maxey (USA) lata na szybowcu „Zugvogel".

Ciąg dalszy ze str. 11

swych „Jaskółkach" i „Musze". Są weseli, ożywieni i widać, że czują się tu doskonale.

Ciekawą ekipą są Argentyńczycy. Alberto Araoz lata na „Skylarku III", zaś Rolf Hossinger na „Jaskółce". Ten ostatni jest z pochodzenia Niemcem. Obserwowałem jak przejmowali „Jaskółkę". Polscy mechanicy wyjaśniali im sposób montażu i demontażu. Argentyńczycy byli pełni uznania dla naszego sprzętu. Od razu też rozpoczęli latać.

W dniu 11 czerwca przewodniczący komisji sportowej zakomunikował zebranym w sali odpraw zawodnikom, że może się odbyć pierwsza konkurencja treningowa: przelot docelowo-powrotny 2 x 70 km Leszno—Środa—Leszno.

Znak na punkcie zwrotnym wyłożono 2 km na północno-zachód od Środy. O 12.15 otwarto start. Pogoda nie była nadzwyczajna, warunki trudne.

Od 12.30, tj. od otwarcia startu lotnego, aż do godziny 19.00 (zamknięcie mety) trwał ożywiony ruch w powietrzu. Szybowce, holowane przez niezmordowane „Junaki", gęsto wychodziły w powietrze i pokręciwszy się w rejonie lotniska ruszały na trasę. Późnym popołudniem nadeszły wiadomości. Nad punktem zwrotnym w Środzie nie zameldował się nikt. Francuz Labar na „motylkowym" Breguecie-905 siadł w Lucinach koło Śremu, Anglik Wills na „Skylark II" „dojrzał" w rejonie Bieżyn, Francuz Weiss na „Breguet 901" odwiedził Dalewo koło Śremu, Fin Horma na PIK-3 c dotarł prawie do Śremu, Anglik N. Goodhart (Skylark III") — tak samo, Belg Lafosse (Ka-6 B) — znalazł się w Brudzewie, zaś Anthony Deane-Drummond dotarł najdalej, bo do punktu położonego 5 km od Środy.

Konkurencja ta, aczkolwiek nie wykonana przez nikogo, dała zawodnikom sporo, w postaci dokładniejszego zorientowania się w terenie. Jak twierdzą niektórzy, kilku zawodników zagranicznych celowo lądowało w pewnych z góry określonych punktach, celem „namacalnego" sprawdzenia warunków przygodnego lądowania na polskim terenie. Z min ich widać było podobno, że próby wypadły zadowalająco. Jak jeszcze fama poniosła, świetnie lata HKS-3 Ernsta Haase. Ten doskonały „motylek" miał znacznie wyprzedzać na przeskokach przymierzających się do niego konkurentów.

Dzień 12 czerwca przyniósł radosną odmianę: jest wreszcie ciepło i słonecznie. Gdy meteorolog Wiktor Gorczyński zakomunikował zawodnikom rano na odprawie, że dobra pogoda nie tylko się utrzyma, lecz będzie się poprawiała, w sali rozległy się oklaski i okrzyki zadowolenia (część z nich skierowana była zresztą pod adresem meteorologa, który zyskał sobie wielką sympatię zawodników za staranne opracowane prognozy i bezbłędne tłumaczenie ich na język angielski).

A więc — zaczyna się latanie na serio. Gwarancją tego stanu rzeczy jest klin wysokiego ciśnienia nad Skandynawią, który rozbudowując się wywiera już wpływ na Polskę.

Zadanie (oczywiście treningowe) dnia sprowadziło się do wyłożenia dwóch tras do wyboru — albo lot po trójkącie 100 km Leszno—Rawicz—Gostyń—Leszno, albo przelot docelowy do Wrocławia (82 km). O godzinie 11.30 otwarto start, na który jak po sznurku ruszyły szybowce za wozami transportowymi. Wszystkie szybowce klasy standart w drodze z miejsc postoju na start przebyć musiały specjalną bramkę, przy pomocy której komisja techniczna mistrzostw sprawdzała wymiary kwalifikując do zaliczenia klasy standart.

Wraz z godziną otwarcia startu lotnego rozległ się w powietrzu gwizd nadlatujących na taśmę maszyn. Wkrótce zaroiło się na trasach. Warunki meteo — dobre. Widoczność doskonała — powyżej 20 km. Średnie wznoszenie pod chmurami 1—1,5 m/sek, maksimum 2—3 m/sek. W chmurach — 2—3 m/sek (max. 4—5 m/sek). Cały czas wiatry porywiste. Termika częściowo naniesiona i wypracowana.

A więc czekamy na pierwsze wyniki.

Długo nie czekaliśmy. Nie minęły nawet dwie godziny od otwarcia startu, a już na horyzoncie ukazały się szybowce wracające z trójkąta. Jeden za drugim wpadały ze zwiększoną prędkością na linię mety. Wkrótce też zaczęły nadchodzić meldunki o lądowaniach we Wrocławiu. Podniecenie na ziemi i wielki ruch w powietrzu trwały bez przerwy cały dzień.

Wieczorem wiadomo już było, że piloci jugosłowiańscy uzyskali doskonałe czasy na trójkącie. Božidar Komac na „Meteorze" za drugim oblotem trasy miał czas 1 godz 13 min 37 sek, **co jest nowym rekordem Jugosławii** (ponad 80 km/h).Saradić (też na „Meteorze") uzyskał czas 1 godz 31 min 40 sek, a Stepanovic na „Ilindence" 1 godz 37 min 56 sek. W dobrym czasie przeleciał również trasę trójkąta Amerykanin Maxey na „Zugvogel III" — 1 godz 36 min 58 sek, Kumpost (CSR) na „Spartaku" — 1 godz 38 min 48 sek, Francuz Fonteilles na „Breguet-904" — 1 godz 28 min 02 sek, Gorzelak — 1 godz 44 min 10 sek i Makuła — 1 godz 47 min 45 sek. **Rekord krajowy Holandii** ustanowił pilot Toutenhoofd, uzyskując na „Skylark 2" czas 1 godz 55 min 34 sek.

Punkt docelowy trasy Leszno—Wrocław miał wybitne szczęście dla polskich maszyn. Na ogólną liczbę dziesięciu szybowców przybyłych z Leszna do Wrocławia, siedem to „Jaskółki" (Gorzelaka, Makuli, trzech Rosjan, Japończyka Ody i Everta Domisse z Płd. Afryki). Z trzech pozostałych szybowców — dwa to „Muchy" (Witka i Gonczarenki) i jeden — „Standard Futar" Węgra Opitza. **Najlepszy czas przelotu trasy miał Witek — 0 godz 50 min 25 sek.** Za nim ulokował się Gorzelak — 0 godz 53 min 35 sek.

Przy okazji warto nadmienić, że Gorzelak, Makula, Witek i Węgier Opitz wykonali po dwie konkurencje dnia, tzn. oblecieli trójkąt, a potem pokonali trasę do Wrocławia.

Konkurencją dnia (13.VI.) był trójkąt 200 km, Leszno—Środa—Krotoszyn—Leszno. Podniecenie opanowało pilotów, tym bardziej, że warunki meteo kształtowały się nadal pomyślnie, a nawet lepiej niż dnia poprzedniego (w ciągu dnia uformowały się istne „autostrady" cumulusów, formalny raj dla szybowników).

Ciche szepty (żeby nie zapeszyć) o możliwościach ustanowienia rekordów przybrały po południu kształty realne. **Jugosłowianin Komac ustanowił drugi już na treningu rekord swego kraju** oblatując trójkąt w czasie 2 godz 36 min 05 sek. Radość w namiotach jugosłowiańskich była wielka, tym bardziej, że Saradić też miał czas bardzo dobry — 2 godz 39 min. Jednak najlepszy czas dnia uzyskał reprezentant NRF — Ernst Haase, który na swym HKS wycisnął czas 2 godz 35 min 50 sek. Najlepszy wynik polski — 2 godz 38 min (Makuli).

Na trasie „padli wśród pól" Nowozelandczyk Wakeman, Australijczyk Brown, Amerykanin Smith, Japończyk Oda i Holender Kaay (ten wylądował... aż w rejonie Dzierżoniowa.

Sobota, 14 czerwca. Ostatni dzień treningu. Wielka, godna największych mistrzów konkurencja treningowa — trójkąt 300 km Leszno—Wrocław—Kalisz —Leszno. Gdy kierownik sportowy mistrzostw zakomunikował rano na odprawie rodzaj konkurencji, część pilotów pokręciła z powątpiewaniem głowami, a kilku wydało okrzyki z wrażenia.

Pogoda — bez specjalnych opisów — bardzo dobra. (Na drzwiach można latać — stwierdził jeden z pilotów holujących).

Ruszyli. Godziny oczekiwania wydają się wiekami. Napięcie rośnie. Jak też wypadną nasi? Pytanie to nurtuje wszystkich.

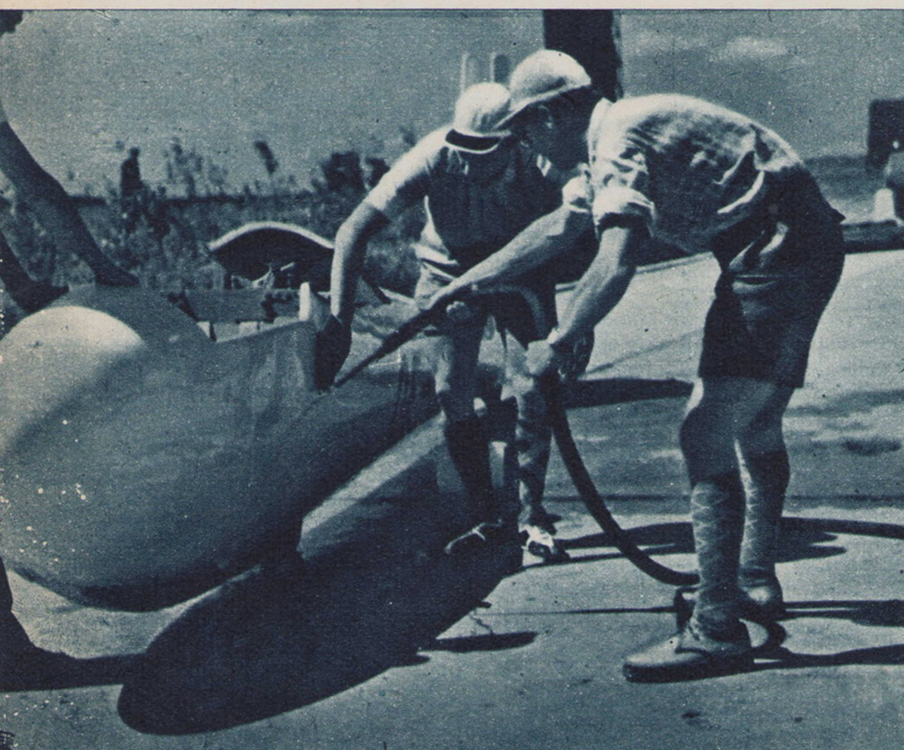
Późnym popołudniem szybowce zaczęły wracać na lotnisko. Rozdźwięczały się również telefony. Wielu pilotów lądowało przygodnie, alarmując szefów swych ekip względnie kierownictwo mistrzostw. Do wieczora wiadomo było, że 16-tu pilotów „padło wśród pól".

Kilku z nich lądowało daleko od trasy, jak np. Wills — w Suchej koło Zakopanego lub Sadoux — w Jeleniej Górze. Duża koncentracja przygodnych lądowań była w rejonie Wrocławia.

Sensacją dnia stała się wiadomość, wprawdzie nieoficjalna jeszcze, że **Komac pobił znów rekord Jugosławii (trzeci z kolei).**

Musimy czekać na oficjalne ogłoszenie wyników. Czekamy z niecierpliwością: jak wypadli Polacy, czy Komac pobił również rekord świata, ile zostało ustanowionych rekordów krajowych?

JERZY ZARĘBSKI



Członkowie ekipy austriackiej „pucują" jeden ze swych szybowców, tuż po przybyciu drogą kołową do Leszna.



Tak pracują Szwedzi przy szybowcu „Zugvogel IV" zawodnika Hare Silesmo.
Foto: B. Koszewski (3)

Człowiek CHMUR

Napisał TADEUSZ MALINOWSKI • 2 • Ilustrował JANUSZ GRABIAŃSKI

Chciał przedstawić własny projekt kwalifikowania zawodników do udziału w Szybowcowych Mistrzostwach Polski, ponieważ do tego czasu wszelkiego rodzaju „klucze" określające ilość miejsc w mistrzostwach przyznawane z góry przez organizatora imprezy, nie zdawały egzaminu. Również nie dawały pożądanych wyników eliminacje wenątrzklubowe, jako zbyt krótkotrwałe i tym samym wyłaniające uczestników zawodów niejednokrotnie w sposób przypadkowy.

Po przytoczeniu jeszcze jednego przykładu zakończył artykuł, potem przeczytał go uważnie, zrobił kilka poprawek, zamaszyście podpisał i włożył do koperty, którą zaadresował: Redakcja „Skrzydlata Polska" — Warszawa, ulica Ogrodowa 65.

Wsparł się łokciami o poręcze fotela i zwrócił głowę w stronę okna. Zrobił kilka głębokich oddechów, a w końcu westchnął. Czuł się trochę zmęczony. Zegar wydzwaniał wolno metalicznymi uderzeniami godzinę dwudziestą czwartą.

Bitner miał znowu w oczach chmury, te pociągające chmury, jednako wspaniałe i brzydkie, które ukochał, za którymi tak tęsknił.

Ileż to razy rozkoszował się lotami w chmurach? Pewnie już kilkadziesiąt. Pełen zadowolenia przebywał wśród nich i nie czuł się samotny. Zmagał się z nimi i wykradał im za każdym razem nowe tajemnice, których zazdrośnie strzegły. Z biegiem czasu zaprzyjaźnił się tak dalece, że w ich królestwie czuł się bezpieczny. Przeżywał wtedy swe najpiękniejsze chwile.

Teraz wstał i otworzył radio. Nastawił Mediolan i z głośnika popłynęła muzyka poważna. Stacja włoska nadawała fragmenty popularniejszych oper. Gdy zabrzmiała w pokoju „Tosca" Pucciniego, Rysiek usiadł ponownie i zamienił się w słuch. Był przejęty. W napięciu i z satysfakcją wysłuchał „Demona" Rubinsteina, „Damę pikową" Czajkowskiego, „Poławiaczy pereł" Bizeta i „Aidę" Verdiego. Trwałby tak dłużej w bezruchu, lecz rozgłośnia słonecznej Italii zakończyła program. W eterze nastąpiła cisza. Stacje zamilkły.

Gdy zasypiał, myślał jeszcze o nieprzyjemnych stosunkach panujących w aeroklubie. Walczył na każdym kroku o ich poprawę, ale miał na to za mało sił. Gdy widział, że ktoś nie potrafi lub nie ma chęci wziąć się do pracy, mówił: „Ja sam to zrobię". Nie lubił zbędnej pracy, ludzi przypadkowych w lotnictwie, biurokracji, paniki i nerwowości, której tak często ulegano na lotnisku. Sam natomiast starał się i dążył do tego, aby w obliczu tragedii zachować spokój i zdwojoną przytomność umysłu.

Wrejonie na zachód od lotniska, na czterystu metrach, Bitner odczepił się od samolotu. Zielonkawy CSS z lekkim zwisem na skrzydło zaczął maleć i spłynął ku ziemi.

Pilot obserwował chmury długo, uważnie i nie był zbyt zadowolony. Przesuwając się dalej na północny-zachód zrównał się z innymi szybowcami.

A więc wystartował do ostatniej konkurencji mistrzostw. Mógł się z niej cieszyć, ponieważ bardzo mu odpowiadała. Zresztą zdobywanie wysokości w chmurach sprawiało mu nie byle jaką przyjemność. Był to jego żelazny atut, który dzierżył niepodzielnie. Wiedziano o tym.

Po przeszło godzinnym penetrowaniu nieba, zaczął krążyć pod interesująco wyglądającą na oko chmurą. Wkrótce osiągnął jej podstawę i otoczyła go mleczna kotara. Jechał w górę jak po sznurku, osiągnął wysokość 3 300 metrów. I wtedy w kabinie zrobiło się jaśniej. Chmury jakby zsunęły się z szybowca i odeszły w bok.

Wokół było pusto. Około tysiąca trzystu metrów niżej krążyła jakaś „Mucha". Słońce silnie prażyło poprzez plexi limuzyny. W dole po lewej zobaczył Leszno. Daleko przed nim rysowały się niewyraźne kontury frontu burzowego. Lecąc w tamtym kierunku stopniowo tracił wysokość.

Mając tysiąc metrów zbliżył się do większej grupy szybowców, która w niedługim czasie rozdzieliła się na trzy mniejsze.

Kilkanaście minut później krążył w pobliżu pięciu „Much". Po lewej znajdowali się Edward Adamski i Edward Makula, zaś po prawej Sławomir Makaruk, Wanda Szemplińska i Andrzej Ziemiński.

Był najwyżej z całej grupy. Wysokościomierz wskazywał dziewięćset metrów. Po dłuższej obserwacji nieba zdecydował się na lot wysokościowy. Szybowiec pochylony pod kątem siedemdziesięciu stopni zataczał coraz ciaśniejsze koła w trzymetrowym wznoszeniu.

Dookoła w promieniu około dwustu metrów zaczynała powoli opadać biała zasłona. „Mucha" jednak nadal nie nawiązywała kontaktu z podstawą chmury. Znalazła się w odkrytej przestrzeni, jakby przyciśnięta głęboką miską, której odwrócone dno znajdowało się kilkadziesiąt metrów wyżej.

Pilot oderwał wzrok od wirujących w dole na tle zielonkawej szachownicy pól „Much" i zsunął z nosa przeciwsłoneczne okulary, które połączone z tyłu gumową nicią zawisły na szyi. Zaczynał odczuwać wilgoć wdzierającą się do kabiny. Włączył zakrętomierz. Otoczony zewsząd kurtyną obłoków, stopniowo zbliżał się do szaroprzejrzystej podstawy chmury.

Wkrótce szybowiec znikł z oczu pilotom krążącym około trzystu metrów niżej.

Sławek Makaruk lecący na „Musze" SP-1096 uważnie obserwował Bitnera. Patrzył co chwilę do góry, jakby chciał zrozumieć taktykę latania tego rasowego pilota.

Ale kim był właściwie Bitner?

Zwykłym człowiekiem mającym zalety i wady. Jego opanowanie i chłodna z pozoru powierzchowność kryła niespożytą energię i ogromną pasję twórczą. Szukał ciągle nowych dróg w szybownictwie. Był pilotem wyczynowym nie tylko dla siebie. Swą wiedzę i umiejętności przekazywał innym. Czasem w rozmowach był wybuchowy, niepoprawny, uniemożliwiał zabranie głosu, ale jednocześnie bez względu na poziom dyskutanta cierpliwie go wysłuchał do końca i w sposób rzeczowy ustosunkował się do jego wypowiedzi. Nienawidził pychy, ale był ambitny. Umiał przekonywać swoją postawą, indywidualnością i przykładem. Nigdy nie dążył do tego, aby zdobyć sobie przyjaciół. Mimo to ludzie się do niego garnęli. Walczył o latanie na szybowcach w każdych warunkach meteorologicznych. Ciągle stawiał przed sobą samym jakieś trudne zadania i mimo przeszkód je wykonywał. Umiał zapalić innych do działania i pracy. Potrafił mówić o danych i szczegółach konstrukcyjnych szybowców zagranicznych tak dokładnie, że zadziwiał słuchających, chociaż tych szybowców nigdy nie widział. Jedynie o nich czytał. Był jednym z najwybitniejszych w Polsce specjalistów w szybowcowych lotach chmurowych.

O tym wiedziało wielu pilotów.

Gdy „Mucha" Bitnera stopiła się z chmurą, Sławek Makaruk mimo woli popatrzył na zegarek: dochodziło 13.05. Nie wiedział w tej chwili, że był jedynym świadkiem, który widział po raz ostatni szybowiec SP-1070 wchodzący w chmurę. Nie mógł też przypuszczać, że już nikt więcej go nie zobaczy.

Tymczasem wariometr w kabinie Bitnera wskazywał coraz większe wartości. Wznoszenie w niedługim czasie wzrosło do cyfry sześć. Wkrótce też wskazówka minęła sześć, siedem, osiem i zatrzymała się na dziewięciu metrach na sekundę.

Coraz większa siła wciskała pilota w fotel. Chmura była niezbyt gęsta i końce skrzydeł jeszcze dobrze widoczne. Po kilkunastu sekundach zrobiło się ciemniej. Na wysokości 1 700 metrów plexi pokryta została drobnymi kroplami wody. Osiemset metrów wyżej szybowiec znalazł się w strefie duszeń. Wysokość 2 900 metrów „Mucha" osiągnęła przy oblodzeniu przedniej części kabiny i szronie na krawędziach natarcia.

Wtem strzałka prędkościomierza nerwowo podskoczyła kilka razy ku górze i następnie przesunęła się zdecydowanie na zero. Stanęła. Teraz szybownik mając do dyspozycji chyłomierz podłużny krążył pod kątem około pięćdziesięciu stopni i uważnie obserwował zakrętomierz.

Na wysokości 3 100 metrów zaskoczyła pilota potworna kanonada. Szybowiec osiągnął strefę gradu. Jajowate bryłki lodu wielkości orzechów przeraźliwie bębniły wydając ogłuszający huk. Ten potworny werbel uderzeń o kadłub, skrzydła i kabinę zlewający się w niesamowite, pełne jęku dudnienie, wywoływał chłód w kościach, stawanie włosów na głowie i dreszcz ciała.

Bitner, jakby odczuwając na swych barkach ciężar gradu, przykulił się i całą swoją uwagę skoncentrował na chyłomierzu, zakrętomierzu wariometrze. Myślał tylko o jednym, aby nie wypaść poza granice wznoszenia.

Pochylony lekko do przodu, o napiętych mięśniach twarzy, przymkniętych powiekach i źrenicach bez przerwy utkwionych w przyrządy, zapomniał o całym świecie, zapomniał, że kilka kilometrów od niego świeci słońce, a ludzie przechadzają się z uśmiechem po ziemi.

Strzałka wariometru dawno minęła cyfrę dwanaście, potem doszła do szesnastu, wkrótce osiągnęła osiemnaście i zbliżała się do dwudziestu metrów na sekundę. Wzrastało z każdą chwilą wgniatanie w fotel.

Deszcz gradu, podobny do huraganu, dalej walił z uporem w szybowiec. W kabinie coraz bardziej ciemniało. Pilot wiedział, że to dobry znak. Nagle maszynę przeszło krótkotrwałe, ale intensywne drżenie. Prędkościomierz, który do tej pory ciągle trwał na zerze, wskazywał teraz prędkość osiemdziesiąt kilometrów na godzinę. Szybownik wyraźnie odczuwał zmiany przyśpieszenia. Wskazówka wariometru przesunęła się z dwudziestu metrów na sekundę wznoszenia na piętnaście metrów opadania.

Ten karkołomny cyrk trwał kilka razy. Bitner zdawał sobie sprawę, że znalazł się na granicy prądów wstępujących i zstępujących. Co pewien czas silnie dusiło go w fotel, a potem wydzierało, szarpało i wyrzucało ku górze.

Nagle chmura zajaśniała na ułamek sekundy, błysnął promień słońca i mignął przed oczami skrawek nieba. Po chwili znowu ciemność, trzy czwarte okrążenia i ten sam widok: złociste słońce i błękit.

Pokusa była coraz silniejsza, aby pożegnać tę niegościnną chmurę, tym bardziej, że grad nadal przeraźliwie bębnił po całym szybowcu. Pilotowi zdawało się, że już ogłuchł i więcej nie będzie słyszał.

Wreszcie na wysokości 3 500 metrów zdecydował się wyjść z chmury. Szybowiec wyskoczył z niej jak wystrzelony z procy. Ogarnęła go jasność. Ustał huk. Zapanowała cisza. Oczarował go przepiękny widok. Wszędzie roztaczały się chmury, bez końca chmury, a nad nimi czysty błękit. Cień oblodzonej „Muchy" przesuwał się po nich wolno i majestatycznie. One kłębiły się, falowały pod przelatującym człowiekiem.

I oto wzrok Bitnera zatrzymał się na wysokiej, sięgającej co najmniej 8 000 metrów wieżycy. W piersiach zrodziło się dobrze znane mu pragnienie. Chmura była tak pociągająca i potężna, że nie mógł się oprzeć jej urokowi. Bystry wzrok pilota ze znastwem ocenił regularnie wypiętrzoną basztę sięgającą pod dach nieba.

Zastanowił się i pomyślał:

„Co robić, lecieć dalej czy pozostać? Każdy metr zapisany przez barograf był cenny, dawał w przeliczeniu punkty, o które walczyli dzisiaj wszyscy piloci. Nonsensem byłoby nie wykorzystać nadarzającej się okazji".

Jeszcze jeden rzut oka na chmurę przesądził decyzję.

Chmura niepokojąco kusiła, wyzywała swoim fantastycznym wyglądem.

Poleciał.

Ustalił kurs, sprawdził działanie zakrętomierza i następnie parując drążkiem sterowym przechyły szybowca i utrzymując kierunek lotu nogami wszedł ponownie w chmurę na wysokości 2 100 metrów. Krążąc następnie we wznoszeniu siedmiometrowym osiągnął ponownie granicę gradu. Ale już na 3 500 metrów zaczął opadać, aby potem wśród tej nawałnicy napotkać wznoszenie rzędu dwudziestu metrów na sekundę. Po przekroczeniu 4 000 metrów osłabło trochę uderzenie lodu o maszynę. Lot stawał się jakby spokojniejszy, ale było to tylko złudzenie.

Dokończenie na str. 14



plótna i jednocześnie głuchy, tępy trzask grzmotu.

Narastającemu bólowi głowy starał się przeciwdziałać mocnym zaciśnięciem wystających nieco zębów górnej szczęki na dolnej wardze. Nie pomogło. Próbował wytężyć umysł, tak sprawnie zawsze pracujący. Z wysiłkiem zbierał myśli, które stopniowo zanikały i stawały się nieuchwytne. Na twarzy pojawił się grymas niesmaku. Oczy ciągle były otwarte, ale stopniowo przysłaniała je biała mgiełka. Zdawało mu się, że w stanie najwyższego samouspokojenia i lekkości zapada się bez końca. Ledwie czytelne przyrządy pokładowe, jakby zamazane kredą, rozpoczęły w jego oczach niesamowite harce. Próbował to wszystko pojąć, ale nie mógł, nie umiał, nie miał sił, więc próbował się uśmiechnąć, ale nie potrafił.

Głowa pilota rażona piorunem przechyliła się, twarz pobladła, palce rozluźniły się na drążku sterowym. Serce Bitnera nadal biło, w żyłach pulsowała krew, a do płuc wsączał się tlen z maski.

Początkowo szybowiec wznosił się jeszcze, lecz następnie trawersując przechylił się gwałtownie na prawe skrzydło i runął w dół.

MNIEJ więcej w tym samym czasie pilot Zbigniew Kirakowski lecąc „Muchą" SP-1046 w rejonie Czempina na trasie Leszno—Poznań miał front burzowy po lewej stronie w odległości 5 kilometrów. Słyszał odgłos grzmotów, zdawało mu się, że drzewa kładą się po ziemi pod naporem wichury. Widział wyskakujące z chmury błyskawice, które sięgały ziemi.

Sławek Makaruk o tej porze krążył niedaleko Obornik na wysokości około 4 000 metrów, zewsząd otoczony silnymi wyładowaniami.

Edward Makula znajdował się wtedy w okolicy Mosin—Szamotuły na wysokości około 4 500 metrów. Wznosił się wśród wycia gradu, by tego jeszcze dnia uzyskać najlepszą wysokość notowaną w Polsce.

TYMCZASEM w chmurze „Mucha" Bitnera pędziła ze wzrastającą prędkością ku ziemi. Na wysokości 3 000 metrów pilot pod wpływem wstrząsów i drgań ocknął się na moment i jakby półprzytomnym, błędnym spojrzeniem zrozumiał grozę sytuacji. Tu ledwie dostrzegalny powrót świadomości szybownika, który trwał ułamek sekundy, spowodował jeszcze skurcz dłoni na drążku sterowym i odepchnięcie go bardziej od siebie. W następnej chwili uległy ukręceniu końcówki skrzydeł, posypały się kawałki drewna.

Głowa pilota kiwała się na wszystkie strony i uderzała o tylną ściankę kabiny. Szybowiec, rozpędzony do prędkości trzystu pięćdziesięciu kilometrów na godzinę, furczał jak oszalały, lecąc niczym widmo, dla którego już nie było żadnego ratunku. Skrzydła posypały się prawie do połowy swej długości. Wreszcie maszyna z przeraźliwym gwizdem wypadła z chmury. Teraz przez pozostałe tysiąc metrów do ziemi gnała jak opętana, w jazgocie przecinanego powietrza, niby w ucieczce przed niewidzialną pogonią. A za nią wolno spływały strzępy płótna i skrawki sklejki.

OKOŁO godziny 18 Halina Krajewska i Benigna Poznaniak, zamieszkałe w Kurowie, pędząc krowy na pastwisko zauważyły coś białego w zbożu. Ponieważ bały się tam podejść, zawiadomiły Jana Grześkowiaka, który w pobliżu przejeżdżał wozem. Ten poszedł zobaczyć i zorientowawszy co się stało zawrócił końmi do wsi. Tam zawiadomił o wszystkim sołtysa.

W dali słychać było świergot ptaków. Ale tutaj panowała cisza. Na lewej ręce Bitnera wskazówki zegarka „Doxa" otrzymanego w prezencie zatrzymały się na godzinie 14.20.

W NUMERZE 17 „Skrzydlaty" z dnia 26 lipca 1953 roku został wydrukowany artykuł Ryszarda Bitnera, który autor złożył w redakcji przed wyjazdem na Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Rzucając hasło nieustających zawodów on sam nie doczekał się już urzeczywistnienia tej trafnej idei, ale jego projekt zyskał powszechne uznanie. Od roku 1954 redakcja „Skrzydlatej Polski", której czynnym współpracownikiem był Ryszard Bitner, prowadzi corocznie zawody o Memoriał Jego Imienia. W ciągu ostatnich lat zawody te stały się najbardziej masową lotniczą imprezą w naszym kraju, a liczba biorących w niej udział wzrasta z każdym rokiem. Od trzech lat decyzją Komisji Sportowej Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zawody te są jedynymi eliminacjami do Szybowcowych Mistrzostw Polski. Tak, jak tego gorąco pragnął Ryszard Bitner.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 13

Szybowiec wznosił się coraz prędzej. Strzałka wysokościomierza w oczach pędziła ku większym wartościom. Ta szaleńcza winda dopiero się zaczęła. Wskazówka przesuwała się z dużą szybkością sygnalizując niepokój: 4 100... 4 300... 4 500... 4 700...

Wtem czerwona żyła błyskawicy rozdarła ciemności. Postrzępiony ognisty zygzak zalał na moment kabinę, oślepił i przeraził pilota. Potężny suchy trzask przebił się poprzez bębnienie gradu i zdawać by się mogło, że wstrząsnął kremową „Muchą". Ona jakby uchwycona kleszczami żywiołu wspinała się coraz wyżej.

Bitner był uparty. Na wysokości 4 800 metrów zwiększył kąt nachylenia „Muchy", przez co zmniejszył promień krążenia.

Pochylony i wpatrzony w przyrządy, każdym nerwem zrośnięty z szybowcem, odczuwał o ułamek sekundy wcześniej najmniejszy jego kaprys nim pokazały to z opóźnieniem przyrządy pokładowe. Przygotowany był ze zdwojoną energią na odparcie rozszalałego żywiołu.

— Jasny pieron, kiedy wreszcie wyjdę z tej karuzeli? — wyrzucił przez zęby.

Dopiero na wysokości 5 000 metrów skończył się grad. Nastała błoga, niemal uroczysta cisza, początkowo przeraźliwa, jakaś niepojęta, stopniowo jednak przechodząca w szum i świst.

Bitner odsunął odwietrznik, przez który zaczął prószyć śnieżny pył. Stawało się jaśniej. Teraz błyskawice nie były tak częste: oślepiały co kilkanaście sekund. Wznoszenie jednak wzrastało.

Zbliżał się do wysokości 6 000 metrów. Powietrze stawało się coraz rzadsze, coraz lżej i przyjemniej było oddychać. Do głowy przychodziła ostrzegawcza myśl: już najwyższy czas skorzystać z tlenu. Manometr wskazywał tylko 100 atmosfer.

Pilot zwlekał: jeszcze kilka sekund oczekiwania. Jeszcze chwilkę. Dla upewnienia się spojrzał na paznokcie: fioletowiały, stawały się niebieskie. Był to ostatni sygnał. Szybko założył maskę tlenową i odkręcił kran. Tlen raptownie spadł do 90 atmosfer. Chmura stała się jaśniejsza. Widać było końce skrzydeł pomalowane na czarno. Ich krawędzie natarcia powlekała warstwa lodu. Lot był nadal trudny.

Dopiero teraz Bitner przypomniał sobie, że w czasie lotu nie próbował otwierać i zamykać hamulców aerodynamicznych, aby zapobiec oblodzeniu. Zaniepokoił się na moment. Natychmiast jednak pomyślał: i tak nie będę mógł nurkować przez chmury. Pode mną są przecież inne szybowce. Muszę wyjść z chmury po prostej na ustalony kurs.

Wznoszenie stopniowo malało.

Strzałka wysokościomierza zbliżała się do cyfry 7 000. Oblicze pilota stawało się pogodniejsze. Mogło się wydawać, że ten trudny, wyczerpujący lot, pełen przygód, mogący najodważniejszego wyprowadzić z równowagi, dobiegał szczęśliwie końca. Stało się jednak inaczej.

Cios spadł niespodziewanie.

W jednym ułamku sekundy z nieoczekiwaną wprost gwałtownością bieg wypadków potoczył się bardzo szybko i postawił wielki znak zapytania nad dalszym losem Bitnera.

Oto nagle jaśniejąca chmura rozjarzyła się oślepiającym blaskiem o niespotykanym w całym locie natężeniu. Pilot nie zobaczył w całej okazałości wężowatej pajęczyny błyskawicy, przechodzącej w odcień złotawoczerwonawy. Niepokojąco olbrzymia jasność zmroziła mu krew w żyłach, zaparła oddech w piersiach, zacisnęła bardziej kurczowo rękę na drążku sterowym. Odczuł silny wstrząs podobny do dartego w strzępy

W KROŚNIE

NA III MISTRZOSTWACH POLSKI MODELI LATAJĄCYCH

Od naszego specjalnego wysłannika

NA teren III Mistrzostw obrano lotnisko Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, które idealnie wprost nadaje się do zawodów modelarskich ze względu na swoje rozmiary, brak przeszkód i zbyt bliskiego zadrzewienia co ułatwia obserwację, a także odszukanie modeli po wylądowaniu.

Mistrzostwa przeprowadzono w dniach **od 3 do 5 czerwca.** Startowały trzy klasyczne rodzaje modeli: szybowce A-2, modele z napędem gumowym i napędem mechanicznym. W mistrzostwach uczestniczyło ogółem **93 zawodników** wchodzących w skład **29 ekip** z poszczególnych aeroklubów. Zawody obsługiwało 20 komisarzy sportowych. Głównym komisarzem sportowym był członek ZG APRL i prezes Aeroklubu Śląskiego **Stanisław Michniewski**, kierownikiem mjr. **Antoni Chojcan** z CWL-Krosno, a sekretarzem zawodów **Stanisław Meus** z Aeroklubu Śląskiego.

W poszczególnych kategoriach startowało: gumówki — 31 zawodników, silnikowe — 26 zawodników i szybowce — 55 zawodników. Większość zawodników miała, na co zresztą zezwalał regulamin mistrzostw, po dwa modele. Zakwaterowaniem zawodników i wyżywieniem zajęło się Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie. Organizacją powietrznej i naziemnej pogoni za modelami zajął się Aeroklub Podkarpacki. Kierownikiem tej obsługi był pracownik Aeroklubu Podkarpackiego **Józef Kusiba.** Do dyspozycji zawodników stały samochody: osobowy i ciężarowy, 1 samolot (CSS-13) i kilka motocykli. W pracach związanych z odszukiwaniem modeli, w przewiezieniu sprzętu startowego i szczególnie przy transporcie posiłków uczestniczyli krośnieńscy harcerze. Start był bardzo dobrze zradiofonizowany.

PRZEBIEG MISTRZOSTW

III Mistrzostwa Polski rozpoczęto w dniu 3 czerwca tradycyjnym wciągnięciem flagi APRL na maszt przez zeszłorocznych mistrzów. Po krótkich przemówieniach miejscowych władz i działaczy lotniczych na start poszły modele z napędem gumowym.

Wśród modeli znajdujących się na starcie można było wyróżnić, zarówno pod względem wykonania jak i wspaniałych lotów, konstrukcje Władysława Niestoja, który przygotował nowy model będący chyba szczytem precyzji budowy i jednocześnie celowości każdego elementu. Godnym uwagi był nowy model inż. Andrzeja Trzcińskiego z rurowym „podwójnym" kadłubem, model Bolesława Deglera — nowa wersja zeszłorocznego dolnopłata z opływową przeciwwagą pod kadłubem i podwójnym wzniosem. Wszystkie modele tej kategorii sporządzone były z najlepszych materiałów, jakie tylko był w stanie dostarczyć Wydział Modelarski APRL. Zachwalana od dawna guma „Pirelli" nie była też przywilejem jednostek.

Jeśli chodzi o wyniki lotów to można podać, że na 155 startów uzyskano 25 razy maksimum regulaminowe (tj. 180 sek.) Czy jest to mało, czy dużo? Moim zdaniem mało, mimo iż wyniki pierwszej dziesiątki — czołówki zawodników są niezłe. Średni czas lotu dla nich wyniósł 735 sek., z tym że I miejsce osiągnięto wynikiem 830,5 sek. a X — 688 sek.

Ponieważ wyniki gumówek wywołały szereg dyskusji na temat czy jesteśmy już daleko czy blisko doskonałości, pozwolę przytoczyć wypowiedzi kilku osób. **W. Niestoj** — zawodnik, stwierdza, że tylko czołówka była wyrównana, poziom ogólny lotów średni. Uważa za objaw pozytywny iż więcej niż na poprzednich mistrzostwach widać było nowych zawodników. **Z. Szajewski** — kierownik Wydz. Mod. APRL, uważa wyniki lotów w tej kategorii za słabe w stosunku do pomocy jaką otrzymali modelarze (balsa, papier japoński, guma itp). Spodziewał się nawet rozgrywek w szóstym locie po uzyskaniu przez czołówkę 900 pkt. **St. Grzywa** — zawodnik, udowadnia statystycznie, operując liczbami, które na poczekaniu zestawia, iż poziom lotów był bardzo dobry gdyż średni czas lotu wszystkich startujących modeli wynosił około 540 sek. i było zaledwie 9 startów z punktacją zerową.

A oto wyniki trzech najlepszych zawodników:

I. **Stanisław Żurad** — Wrocław 180 + 180 + 180 + 180 + 110,5 = **830,5 sek.**

II. **Władysław Niestoj** — Warszawa 180 + 180 + 180 + 139 + 125,5 = **804,5 sek.**

III. **Anatol Kossowski** — Warszawa 129 + 169,5 + 121 + 180 + 180 = **779,5 sek.**

Zespołowo I miejsce zajęła ekipa Wrocławia 830,5 pkt. przed Warszawą 804,5 pkt i Gdańskiem 697 pkt.

Przy rozpatrywaniu wyników lotów pierwszych dwóch zawodników należy uwzględnić, że Żuradowi guma zniszczyła kadłub w najlepszym modelu, a Niestojowi najlepszy, nowy model uciekł (został wieczorem dopiero odnaleziony) tak, że zmuszony był startować starym modelem, który jak widać nie wyciągnął już maksimum.

W dniu 4 czerwca w czasie znacznie już gorszych warunków atmosferycznych (pochmurno i wilgotno po rannym deszczu) rozpoczęto starty modeli z napędem mechanicznym. Konkurencję tę rozegrano w ciągu prawie czterech godzin. Wykonano ogółem 89 startów. Bezkonkurencyjnym można tu nazwać (nie obrażając reszty zawodników) model inż. Wiesława Schiera z Warszawy.

Godne uwagi były silniki jakich używali poszczególni zawodnicy. I tak, naszych Jaskółek było ogółem 7, reszta to przeważnie silniki niemieckie jak Zeiss Aktivist — 4, Schlosser — 3, Wilo — 4, Webra — 1, angielskie E. D. Racer — 2 i węgierski Alag — 1.

Wyniki indywidualne:

I. **Wiesław Schier** — Warszawa 180+180+178+180+180 = **898 sek**

II. **Tadeusz Pelczarski** — Aeroklub Podkp. 130+145+162+111+145 = **693 sek.**

III. **Kazimierz Ginalski** — Warszawa 123,5 + 107 + 97,5 + 180 + 180 = **688 sek.**

Zespołowo I miejsce zajęła ekipa Warszawy 688 pkt przed Aeroklubem Tatrzańskim 656 pkt i Warszawą III — 628,5 pkt.

Średni czas lotu modeli pierwszej dziesiątki zawodników wynosił tu 648,3 sek. 17 razy uzyskano 180-sekundowe loty. 41 startów wykonano z punktacją zerową na co złożyły się następujące przyczyny: wycofanie się kilku zawodników, rozbicie modeli w locie oraz przekroczenie regularnego czasu pracy silnika (30 sek).

W tym samym dniu startowały modele szybowców aż do zmierzchu. Przeprowadzono jednak tylko dwa starty. Dokończono je następnego dnia to jest 5 czerwca z rana. W kategorii tej brała udział największa ilość modelarzy (co już podano wyżej). Wykonano ogółem 268 startów. Tylko 7 lotów otrzymało punktację zerową. Średni czas lotu modeli pierwszej dziesiątki zawodników wynosił 571,6 sek. a więc oceniając „metodą" statystyczną osiągnięć czołówki nie można nazwać zbyt wysokim. Jeśli chodzi o uzyskane maksima w poszczególnych startach to zaledwie 18 razy zanotowano loty 180-sekundowe.

Wyniki indywidualne:

I. **Andrzej Sulisz** — Warszawa 180+ +139+123+117+180 = **739 sek**

II. **Radzisław Fidala** — Łódź 143+180+ +81+125+144 = **673 sek**

III. **Marian Krzyżan** — Zielona Góra 80+100+180+104+180 = **644 sek**

Zespołowo I miejsce zajęła ekipa Warszawy I — 739 pkt, przed Mielcem — 669,5 pkt i Warszawą II — 626 pkt.

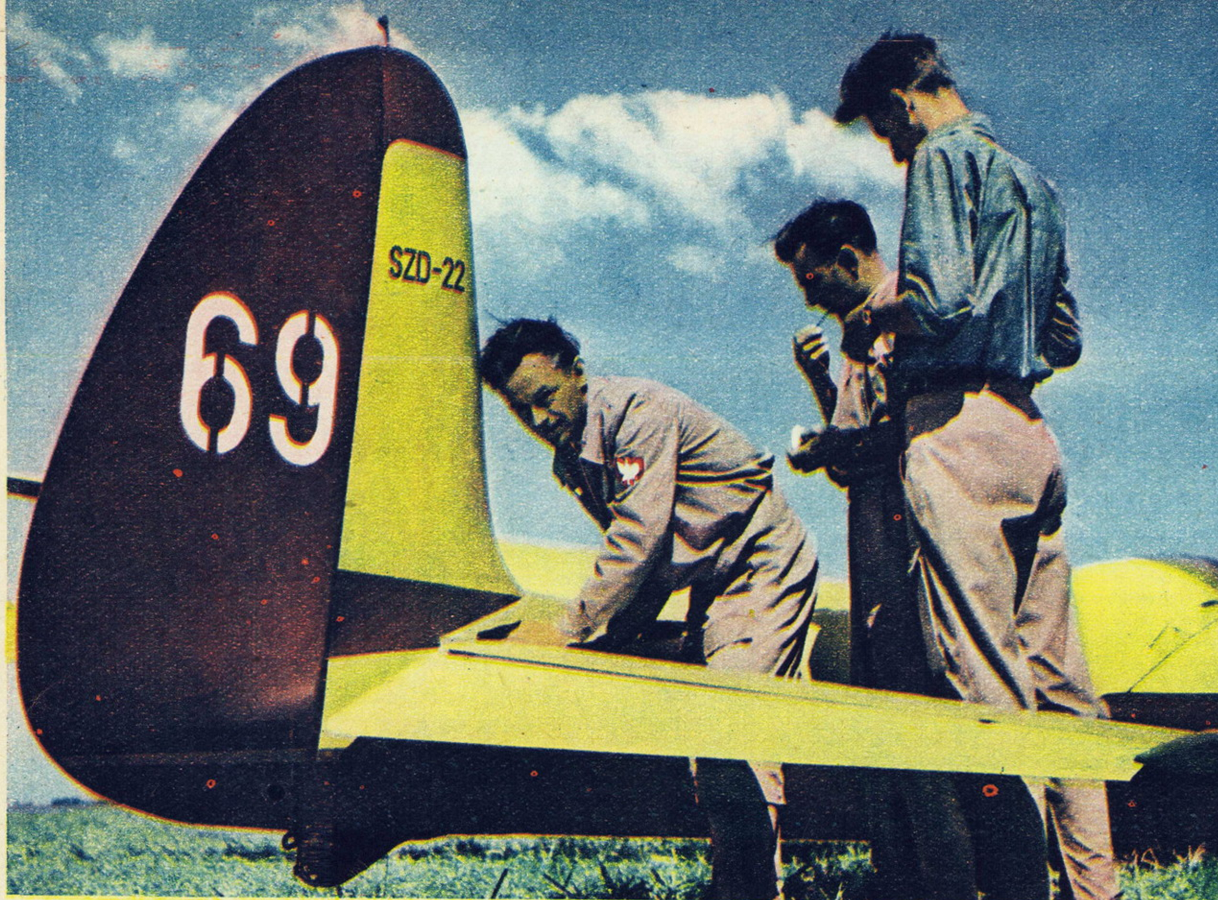
Mistrzostwa zakończyły się uroczystym opuszczeniem flagi APRL przez nowokreowanych mistrzów. Mistrzowie Polski na rok 1958 oprócz uzyskania wielu cennych nagród mają zaszczyt reprezentować barwy APRL w zawodach na Węgrzech. Niewątpliwie było to duże wyróżnienie, po raz pierwszy zresztą praktykowane u nas.

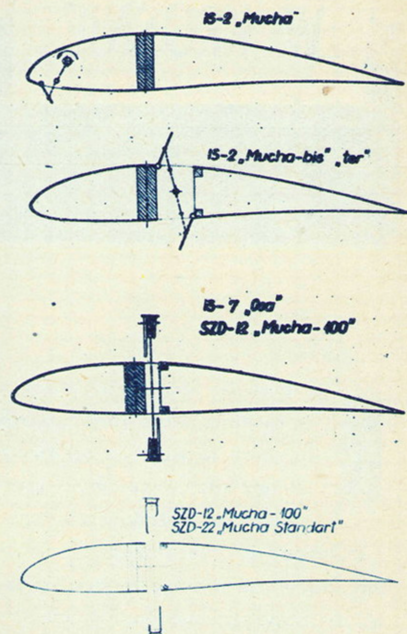
Jeśli chodzi o przebieg mistrzostw to należy stwierdzić, że organizacja była dobra choć jeszcze nie zawsze wzorowa. Spóźniano się nieco z obliczeniami wyników, o co zresztą trudno winić komisarzy. Wydaje się raczej, że przemyślenia wymaga sam system i organizacja obliczania wyników. Do tej roboty powinna być osobna, niezatrudniona bezpośrednio na starcie grupa sędziów.

Jeśli chodzi o sensacje, jakie dały się zauważyć na tegorocznych mistrzostwach to niewątpliwie był nią przyjazd ekipy warszawskiej własnym samochodem transportowym, który pełnił na starcie rolę bazy-warsztatu, dawał schronienie przed deszczem, no i usprawniał znacznie poruszanie się całej ekipy na ogromnych przestrzeniach lotniska.

Radosną niespodzianką dla wszystkich zawodników był przylot dyrektora APRL płk. pil. M. Monisa do Krosna. Niektórzy, starsi wspominali jak to w dawnych latach, jeszcze na początku działalności Ligi Lotniczej, przyjazd władz lotniczych był oczywistością, a potem 10 lat przerwy i tu nagle dyrektor APRL specjalnie przylatuje na zawody modelarskie, by po koleżeńsku pogadać z zawodnikami — zarówno prywatnie, jak i oficjalnie wyrazić im swoje poparcie i obiecać wszechstronną pomoc.

PAWEŁ ELSZTEIN





Hamulce aerodynamiczne „Much" (od góry): typ IA, typ IS, wysuwne (płyty drewniane), wysuwne (płyty blaszane).

ADAM ZIENTEK

Rodzina „Much"

24 KWIETNIA 1948 r. wystartował z lotniska w Aleksandrowicach prototyp szybowca IS-2 „Mucha", oznaczony znakami SP-561. Ten pierwszy lot Piotra Mynarskiego — pierwszego oblatywacza Instytutu Szybownictwa — trwał zaledwie 5 minut. Któż mógł przewidzieć, że zapoczątkuje on lawinę wyczynów, rekordów i diamentów, ustalonych w latach późniejszych na kolejnych wersjach IS-2 „Mucha-bis", IS-2 „Mucha-ter" i SZD-12 „Mucha-100", z których ostatnia do dziś stanowi trzon wyposażenia naszych aeroklubów.

Założeniem twórców „Muchy" — inż. inż. Franciszka Kotowskiego i Ireny Kaniewskiej — było stworzenie taniego szybowca wyczynowego tej klasy, którą dziś określamy mianem „standart". W ówczesnych możliwościach ekonomicznych i produkcyjnych kraju spustoszonego wojną tylko taki szybowiec mógł liczyć na szersze rozpowszechnienie.

IS-2 „Mucha" była średniopłatem konstrukcji drewnianej, z płatem trapezowym krytym częściowo płótnem. Profile skrzydła Gö-549 i M-12. Lotki dwudzielne, szczelinowe, posiadały wyważenie masowe i aerodynamiczne. Regulacja położenia pilota w kabinie następowała przez przestawianie siodełka w przód lub w tył (w locie). Szybowiec posiadał płozę amortyzowaną dętkami powietrznymi. Osłona kabiny składała się z części stałej i odejmowanej.

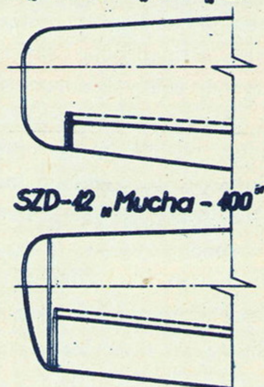
Charakterystycznym szczegółem konstrukcji były hamulce aerodynamiczne zastosowane poprzednio również na szybowcu IS-1 „Sęp" oraz na przedwojennych szybowcach „Orlik" i „Mewa". Płyty hamulcowe umieszczone były tylko na dolnej powierzchni skrzydła. Do obsługi hamulców służyła dźwignia na lewej ściance kabiny. Hamulce tego typu okazały się bardzo skutecznym środkiem dla ograniczenia prędkości nurkowania, natomiast skuteczność ich przy lądowaniu okazała się za mała.

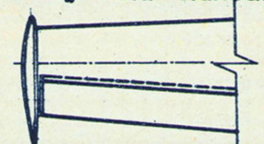
Prototyp SP-561 zapisał się w dziejach szybownictwa polskiego szeregiem pięknych — jak na owe czasy — wyczynów i rekordów, głównie związanych z nazwiskiem naszej mistrzyni z lat powojennych, Ireny Kempówny, oraz z szybowiskiem Żar. Jednym z najświetniejszych wyczynów był przelot na trasie Żar — Wiedeń, rzędu 300 km, wykonany w locie grupowym z 2 szybowcami typu IS-1 „Sęp".

W 1949 r. warsztaty Instytutu Szybownictwa w Bielsku wypuściły serię 20 szybowców wersji IS-2 „Mucha-bis". Główną zmianą w stosunku do prototypu było przesunięcie płata do przodu. Pierwsze 10 egzemplarzy zachowało hamulce typu IA lecz napędzane korbką, dalsze natomiast otrzymały hamulce typu IS (płyty uchylne na górnej i dolnej powierzchni skrzydła), napędzane suwakiem. Osłona kabiny była w całości odejmowana. Nowością było zastosowanie zaczepu dolnego dla startu za wyciągarką.

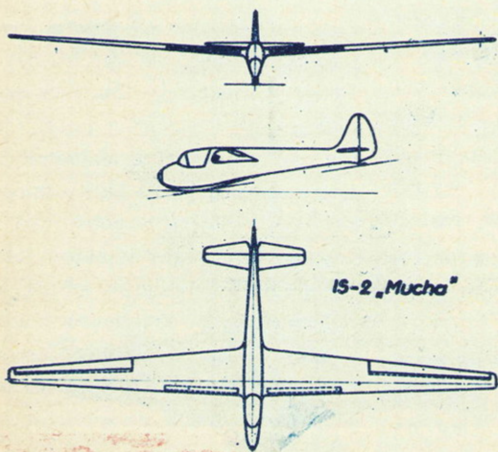
Już pierwsze sygnały z eksploatacji tych szybowców w aeroklubach i ośrodkach szybownictwa uzasadniały celowość dalszej ewolucji tego typu. Tak doszło do realizacji nastep-

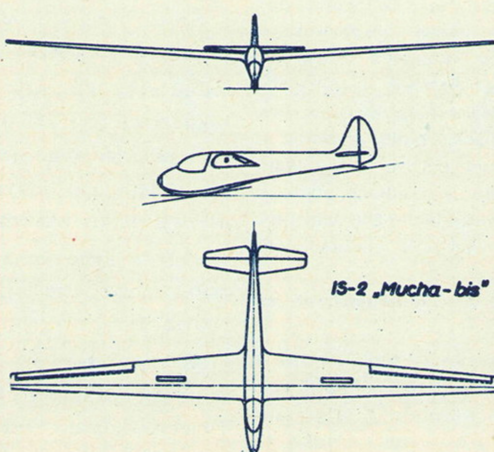
IS-2 „Mucha" „bis" „ter"

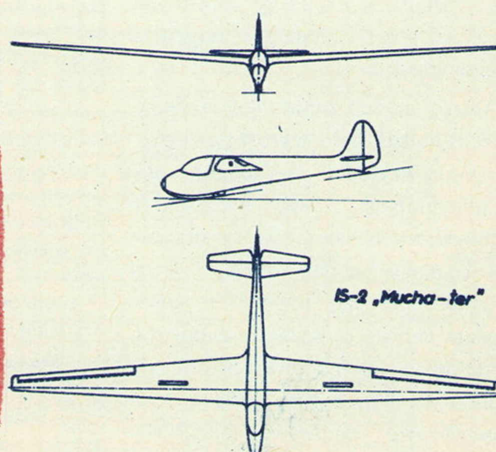




Ewolucja zakończenia skrzydła.







nej wersji IS-2 „Mucha-ter", wyprodukowanej w latach 1950 — 1951 w ilości ponad 100 egzemplarzy przez Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Jeżowie, Poznaniu i Gdańsku oraz przez Lotnicze Warsztaty Doświadczalne w Łodzi. Najważniejszą nowością tej wersji było kółko, znacznie ułatwiające start i transport szybowca po lotnisku. Wprowadzono szereg ulepszeń, jak dźwigniowy napęd hamulców, instalacja świateł pozycyjnych, instalacja odgromowa itp. Inne zmiany przyczyniły się do usprawnienia produkcji i czynności montażowych.

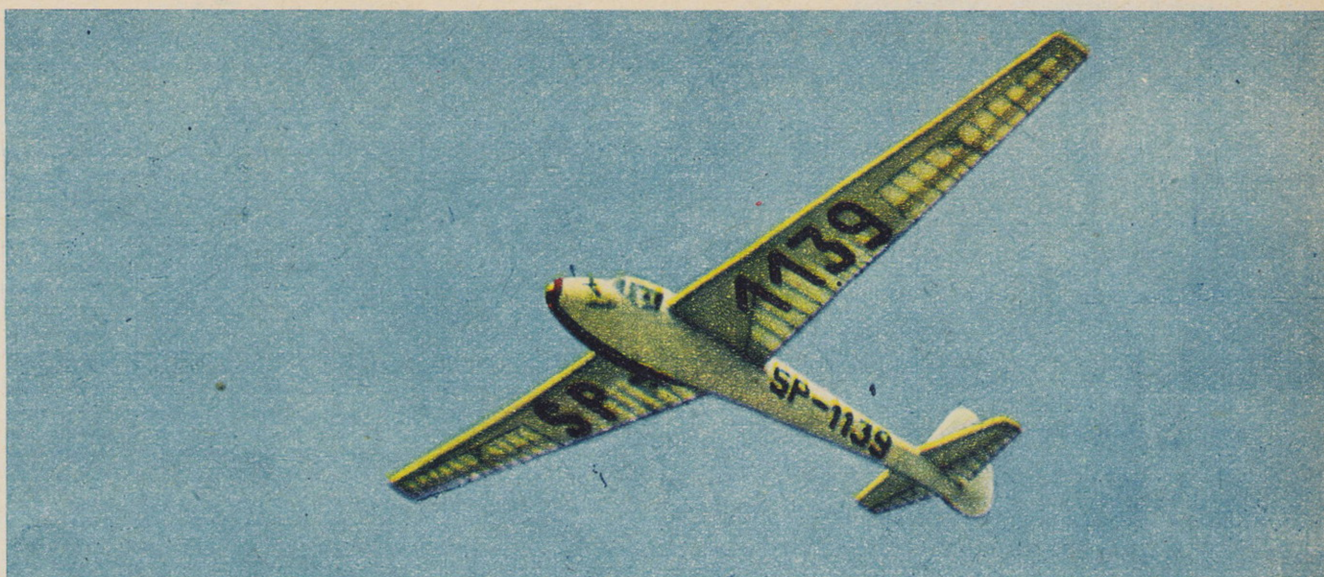
Wprowadzenie tak znacznej ilości wysokowartościowego sprzętu, prawie natychmiast wzmogło nasilenie ruchu wyczynowego w aeroklubach. Rekordy, złote odznaki i diamenty posypały się jak z rogu obfitości — przeważającą większość tych wyczynów uzyskano na szybowcach „Mucha-ter". Zarazem — po raz pierwszy w dziejach szybownictwa — możliwe było wyrównanie szans zawodników w mistrzostwach przez wprowadzenie jednolitego sprzętu. Dzięki temu szybowce „Mucha-ter" osiągnęły szereg sukcesów masowych. Np. w mistrzostwach 1951 r. (Inowrocław) w ciągu 1 dnia — 23 pilotów uzyskało w lotach burzowych przewyższenia ponad 3000 m, w tym 6 ponad 5000 m, 1 ponad 7000 m. (bez aparatów tlenowych). W innym dniu — 15 szybowców „Mucha-ter" przeleciało trasę Inowrocław — Lublin (przelot docelowy 347 km). Natomiast w r. 1953, podczas mistrzostw w Lesznie, największym sukcesem dziennym był przelot 26 szybowców „Mucha-ter" po trasie trójkąta 300 km.

Szybowce „Mucha-ter" dobrze się zasłużyły polskim pilotom, którzy zawdzięczają im prawie połowę posiadanych złotych odznak i diamentów. Ustalony w r. 1953 rekord przelotu otwartego — 615 km (Ziemiński) utrzymywał się przez 4 lata. Jeszcze lepszy wynik — 637 km uzyskał Jan Gawęcki w r. 1957. Do najbardziej imponujących wyczynów należy również diament za przelot 500 km ustalony przez Rudolfa Kopernoka na trasie docelowo-powrotnej (Katowice — Leszno — Katowice, 1954 r.). Kilkadziesiąt szybowców „Mucha-ter" znajduje się jeszcze w eksploatacji w roku bieżącym (1958).

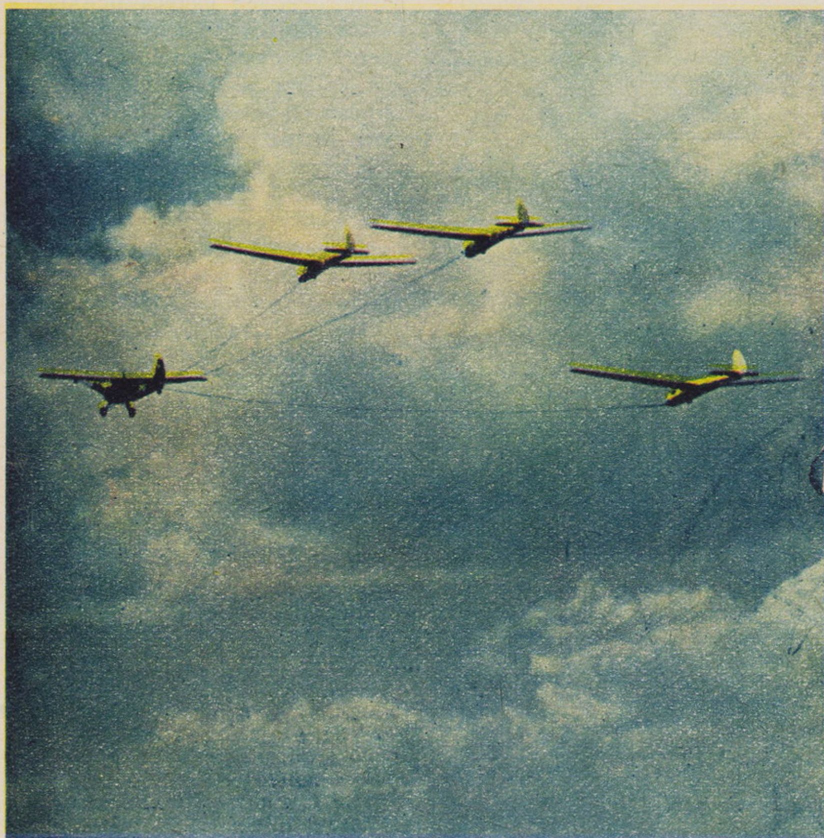
Szybowcem spokrewnionym z „Muchą-ter" był doświadczalny szybowiec IS-7 „Osa", opracowany przez inż. T. Kostię. Posiadał on seryjny kadłub „Muchy-ter" oraz skrzydła o profilu laminarnym, całkowicie kryte sklejką. Specjalną uwagę poświęcono zachowaniu dokładności profilu oraz gładkości powierzchni. „Osa" oblatana w r. 1950 była jednym z pierwszych w świecie szybowców laminarnych. Jako maszyna doświadczalna nie weszła do produkcji seryjnej. Najlepsze wyczyny, ustalone podczas prób fabrycznych: przelot docelowy 347 km oraz wysokość absolutna 5400 m (Zientek — 1951 r.).

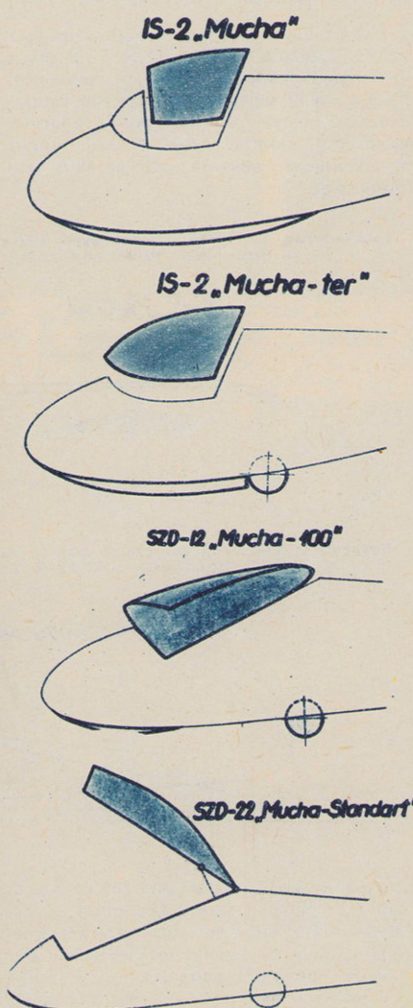
Radykalnym zwrotem w ewolucji „Muchy" jest produkowany seryj-

DOKOŃCZENIE NA STR. 18

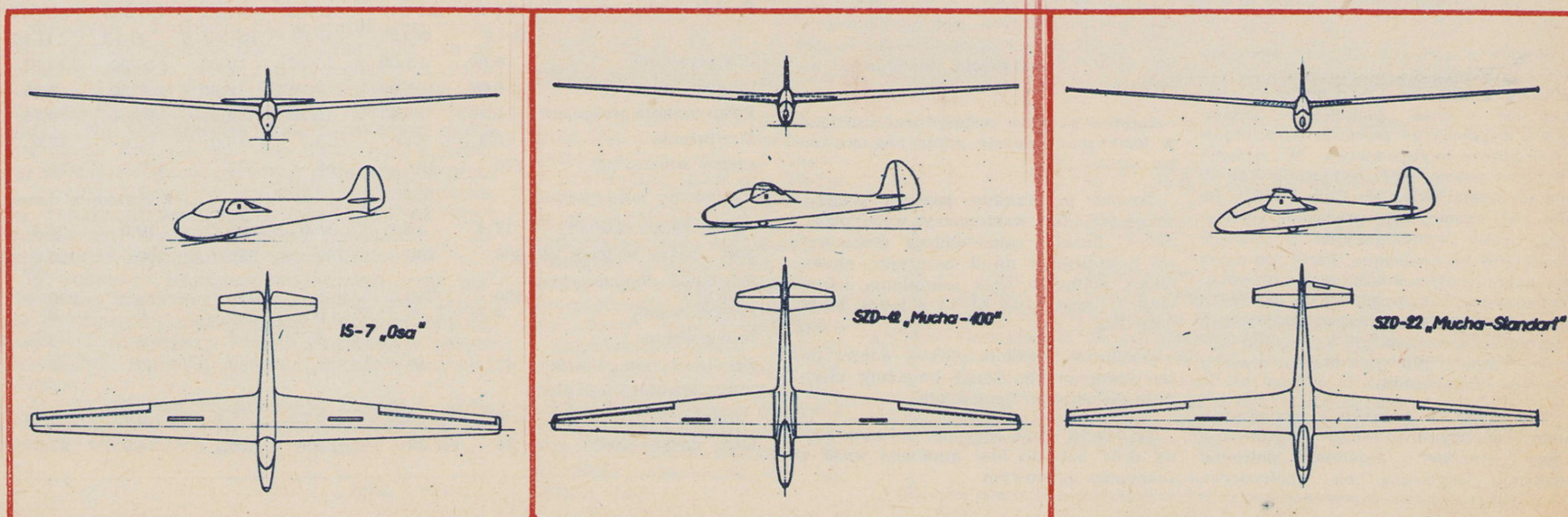


IS-2 „Mucha-bis", protoplasta zasłużonej rodziny polskich szybowców treningowo-wyczynowych.


Trzy „Muchy-100" w locie na holu za „Jakiem-12 M". Foto: B. Kaszewski (3)



Rozwój osłony kabiny i podwozia.



DOKOŃCZENIE ZE STR. 17

IS-2 „Mucha" „bis" „ter"

SZD-12 „Mucha-100"

SZD-12 „Mucha-100A"

SZD-12 „Mucha-100A"

SZD-22 „Mucha-Standart"

Zawieszenie i wyważenie lotek.

nie od r. 1954 szybowiec SZD-12 „Mucha-100" konstrukcji inż. inż. Okarmusa, Badury i Dyrka. Zachował on jedynie ogólne podobieństwo układu oraz profile skrzydeł, natomiast większość rozwiązań konstrukcyjnych, a nawet sylwetka, uległa zupełnej zmianie. „Mucha-100" posiada poprawione osiągi i szereg udoskonaleń eksploatacyjnych, jak uproszczony montaż, osłona otwierana na zawiasach, przestawiane pedały (w locie) i oparcie (na ziemi), klapka wyważająca, chowany uchwyt ogonowy. Szybowiec jest wyposażony w instalację świateł pozycyjnych oraz instalację odgromową z charakterystycznymi szczoteczkami do rozpraszania ładunków elektrostatycznych. Instalacja tlenowa typu KP-18 posiada jedną czterolitrową butlę tlenową.

Pierwsze serie posiadały wyważenie masowe lotek w postaci wystającego w dół wysięgnika kroplowego, dalsze pod oznaczeniem SZD-12A mają wyważenie całkowicie ukryte w kesoniku lotkowym. Inną nowością wersji SZD-12-A jest przesunięcie kółka do tyłu, tak, że szybowiec pusty pozostaje stale przechylony w przód i opiera się na płozie przedniej.

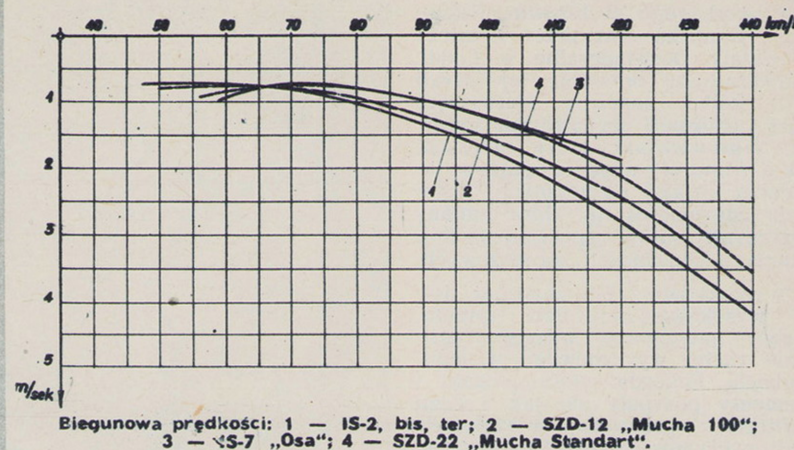
Szybowce „Mucha-100" w wersjach SZD-12 i SZD-12-A produkowane są przez zakłady w Krośnie i Wrocławiu i stanowią dziś — obok „Jaskółek" — podstawowe wyposażenie polskich aeroklubów i ośrodków szybowictwa. W ramach eksportu pewna ilość szybowców SZD-12 została dostarczona do Chin i NRD, jeden zaś egzemplarz przeszedł francuskie próby homologacyjne w Service Technique Aeronautique, Paris, po czym był użytkowany na jednym z szybowisk francuskich, uzyskując jak najlepszą opinię tamtejszych pilotów. Najlepszym dotychczas zanotowanym wyczynem szybowca „Mucha-100" jest przelot otwarty 631 km (Sznurowski).

W r. 1957, w związku z wprowadzeniem międzynarodowego regulaminu klasy „standart", zaistniała potrzeba realizacji szybowca na mistrzostwa świata w r. 1958. Bliski termin spowodował konieczność oparcia konstrukcji o jeden z wypróbowanych już typów. Tak powstał szybowiec SZD-22 „Mucha-Standart". Projekt wstępny opracował inż. Wł. Nowakowski, konstrukcję zrealizował zespół pod przewodnictwem R. Grzywacza. Dwa prototypy szybowca zostały zbudowane w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym, z przeznaczeniem dla ekipy polskiej na mistrzostwa świata. Pierwszy lot prototypu miał miejsce 10 lutego 1958 r. (Zientek).

Średniopłat, konstrukcji drewnianej, posiada płat dwudzielny, jednodźwigarowy, ze skośnym dźwigarkiem pomocniczym i sklejkowym kesonem pracującym. Montaż każdego skrzydła następuje niezależnie na dwóch sworzniach zaopatrzonych w pokrętła.

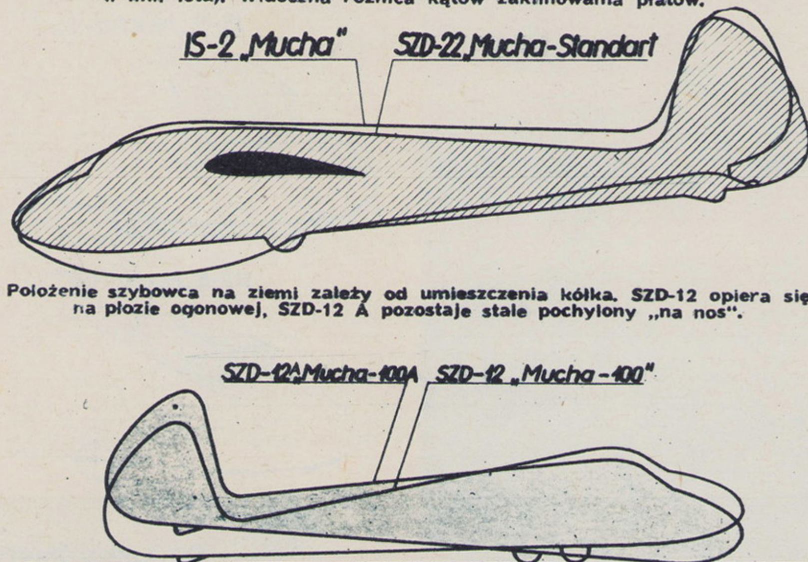
Lotki szczelinowe, wyważone masowo i aerodynamicznie, pokryte płótnem, podobnie jak tylna część skrzydeł i usterzenia. Hamulce aerodynamiczne wysuwane, posiadają płyty wykonane z blachy duralowej. Napędy lotek i hamulców w skrzydle — linkowe, w kadłubie — popychaczowe. Do łączenia napędów przy montażu służą sprzęgła z samoczynnym zabezpieczeniem sprężynowym.

Usterzenie wysokości zamocowane jest na 2 czopach stożkowych i jednym sworzniu, zaopatrzonym w pokrętło. Napęd steru wysokości łączy się względnie rozłącza samoczynnie podczas czynności montażowych. Napęd klapki wyważającej posiada sprzęgiełko zatrzaskowe.

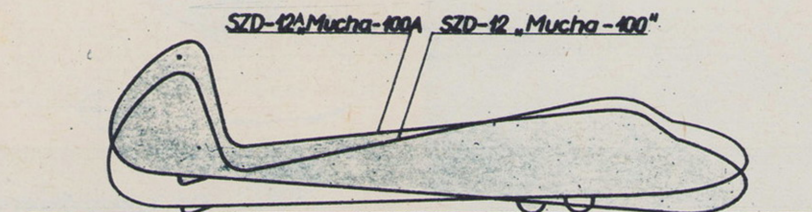


Biegunowa prędkości: 1 — IS-2, bis, ter; 2 — SZD-12 „Mucha 100"; 3 — IS-7 „Osa"; 4 — SZD-22 „Mucha Standart".

Zestawienie sylwetek najstarszej i najnowszej „Muchy" (położenie szybowca w linii lotu). Widoczna różnica kątów zaklinowania płatów.



Położenie szybowca na ziemi zależy od umieszczenia kółka. SZD-12 opiera się na płozie ogonowej, SZD-12 A pozostaje stale pochylony „na nos".



Kadłub konstrukcji podłużnicowej ze sklejkowym pokryciem skorupowym posiada stałe, nieamortyzowane kółko umieszczone za środkiem ciężkości szybowca pustego i zaopatrzone w hamulec sprzężony z napędem hamulców aerodynamicznych. Przód kadłuba opiera się stale na płozie przedniej, ogon pozostaje uniesiony.

Osłona otwiera się przez obrót wokół tylnego zawieszenia. W położeniu otwartym osłona może być zablokowana. Odrzucenie osłony w locie może nastąpić przez pociągnięcie specjalnego uchwytu.

Kabina posiada pedały przestawialne w locie oraz oparcie pilota regulowane na ziemi.

Tablica przyrządów zawiera prędkościomierz, dwa wariometry, wysokościomierz, busolę, zakrętomierz elektryczny z gniazdem na 2 bateryjki, chyłomierz podłużny oraz kompletną instalację tlenową typu KP-14 z jedną butlą 2-litrową.

Obszerny bagażnik główny mieści się za głową pilota. Drugi bagażnik znajduje się za oparciem pilota.

Do startu służą zaczepy: przedni, dolny oraz hak do liny gumowej wraz z zaczepem ogonowym.

Wszystkie części metalowe szybowca połączone są przewodami instalacji odgromowej.

W wyniku prób prototypu opracowana została dokumentacja dla produkcji seryjnej. Pierwsze szybowce seryjne opuszczą wytwórnię w r. 1959.

Załączona tablica daje przegląd najważniejszych danych liczbowych poszczególnych „Much", m. in. zawiera również osiągi. Znamienne jest, że przy bezpośrednim porównaniu danych — osiągi szybowców polskich (dotyczy to także „Jaskółek", „Bocianów" i innych) ustępują osiągom maszyn zagranicznych. Wynika to z faktu, iż pochodzą z skrupulatnych pomiarów w locie, natomiast wytwórnie zagraniczne w większości nie przeprowadzają żmudnych i kosztownych pomiarów w locie, ograniczając się do podawania osiągów obliczeniowych. Inne wytwórnie najczęściej przemilczają pochodzenie swoich (obliczeniowych) danych i — nieporozumienie gotowe.

Najbardziej przekonywającym dowodem jakości szybowca są jego osiągnięcia i wyczyny sportowe.

ADAM ZIENTEK

OD IS-2 DO MUCHY – STANDART

Szybowiec	IS-2 Mucha	IS-2 Mucha-bis	IS-2 Mucha-ter	IS-7 Osa	SZD-12 Mucha-100	SZD-22 Mucha-Standart
Oblatanie	1948 r.	1949 r.	1950 r.	1950 r.	1953 r.	1958 r.
Profile	Gö-549 M-12	Gö-549 M-12	Gö-549 M-12	NACA 65-2-515	Gö-549 M-12	Gö-549 M-12
Rozpiętość m	15,00	15,00	15,00	15,00	15,00	14,98
Długość m	6,80	7,00	7,00	6,80	7,00	7,00
Powierzchnia nośna m²	15,00	15,00	15,00	14,1	15,00	12,75
Wydłużenie	15,0	15,0	15,0	16,0	15,0	17,6
Ciężar własny kG	170	182	180	237	195	220
Obciążenie powierzchni z pil. 90 kG (kG/m²)	17,4	18,1	18,0	23,2	z tlenem 19,0	z tlenem 24,4
Max. ciężar w locie kG	260	290	290	330	290	326
Prędkość dopuszczalna km/h	250	250	250	250	210	230
Współczynnik przeciążenia	4,55	6 / —3	6 / —3	6 / —3	6 / —3	6 / —3
Prędkość min. km/h	47	48	48	56	50	59
Min. prędkość opadania m/sek.	0,7	0,7	0,72	0,8	0,77	0,73
Max. doskonałość	ok. 24	ok. 24	23,9	26,1	24,0	27,8



KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

EPILOG OSTATNIEGO LOTU „SYRENY"

15 września ub. r. w Mielcu podczas napełniania gazem, zerwał się z uwięzi balon wolny Aeroklubu Warszawskiego — „Syrena". Tego samego dnia spadł on na Lubelszczyźnie, w powiecie Krasnystaw koło wsi Podizdebno gdzie został zniszczony przez miejscową ludność. W osiem miesięcy później, dnia 9 maja br. przed Sądem Powiatowym w Krasnymstawie stanęło sześciu oskarżonych o zniszczenie „Syreny". Byli to: Józef Rozwałka — lat 48, Jan Parka — lat 42, Henryk Olech — lat 16, Diminik Krysa — lat 66, Czesław Sidor — lat 16 i Stanisław Bogusz — lat 14. Oskarżeni oni byli z artykułu 262, paragrafu 3 Kodeksu Karnego, który brzmi: „Kto przywłaszcza mienie znalezione podlega



Foto: B. Koszewski

karze aresztu do miesięcy 6 lub grzywny".

Po kilkugodzinnej rozprawie, w czasie której wystąpiło 13 świadków zapadł następujący wyrok. Henryk Olech, Czesław Sidor i Stanisław Bogusz otrzymali upomnienia. Sąd uznał ich za winnych działalności bez rozeznania. Okolicznością łagodzącą dla chłopców był demoralizujący wpływ starszych. Dominik Krysa z braku dowodów winy został uniewinniony. Józef Rozwałka i Jan Parka zostali uznani za winnych i skazani na 3 miesiące aresztu za przywłaszczenie sobie przedmiotów (części pokrojonego płótna balonowego), których wartość nie przekracza 300 złotych.

Star.

NIE CHCEMY TARYFY ULGOWEJ

Wszystkie aerokluby regionalne otrzymały z APRL plany wyszkoleniowe na rok bieżący. Otrzymał je również Aeroklub Huty „Stalowa Wola". Nietrudno sobie jednak wyobrazić zdumienie zarządu, gdy podczas analizy tych planów okazało się, że obok trudnych do wykonania planów dla sekcji szybowcowej i spadochronowej rysują się fantastyczne wprost możliwości przekroczenia planów w dziedzinie modelarstwa...

Otóż po prostu nie przewidziano tego rodzaju szkolenia w aeroklubie. Nie byłoby to może i dziwne, gdyby nie fakt, że w aeroklubie pracuje szef modelarstwa lotniczego, czynne są dwie, a w trakcie organizacji znajduje się trzecia modelarnia oraz na rozwój modelarstwa lotniczego przeznaczono z funduszów własnych kilka tysięcy złotych.

I pomyśleć, że nie tak dawno temu, mówiło się u nas o jak najszerszym rozwoju tej dziedziny szkolenia lotniczego...

A może... hasło to nadal jest aktualne, tylko czy w wydziale modelarstwa APRL wiedzą o tym?

Zbigniew Flasza

O OLSZTYNIE — OPTYMISTYCZNIE

Ostatnio odbyło się posiedzenie nowowybranego Zarządu Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie, na którym obecny był Prezes Honorowy, Sekretarz Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej — tow. Medyński. Na posiedzeniu poruszono szereg spraw, dotyczących szkolenia modelarzy, spadochroniarzy i objęcia patronatu przez poszczególne zakłady przemysłowe na terenie Warmii i Mazur nad aeroklubem w celu zwiększenia propagandy lotnictwa sportowego oraz udzielania pomocy finansowej. W czasie dyskusji tow. Medyński zapewnił zarząd, że w najbliższym czasie aeroklub otrzyma w mieście lokal co pozwoli usprawnić pracę i wpłynie na zwiększenie udziału młodzieży w życiu lotniczym.

Tak samo szeroko omówione zostało zagadnienie rozbudowy lotniska w Dajtkach. Prezes aeroklubu — inż. Markulas wysunął wniosek by prace związane z pomiarami i wykonaniem planów powierzyć Szkole Technicznej w Olsztynie, względnie zwrócić się do Politechniki Warszawskiej, która w ramach prac dyplomowych studentów chętnie przyjdzie aeroklubowi z pomocą. Dokonany został również podział pracy członków zarządu z przydzieleniem opieki poszczególnym sekcjom. Inż. Karzel przedstawił zarządowi plan oraz kosztorys wybudowania magazynu i pomieszczeń dla personelu technicznego, co rozwiązałoby całkowicie przechowywanie materiałów technicznych, które obecnie z powodu braku specjalnego pomieszczenia blokują świetlicę w Dajtkach. Projekt został zaakceptowany przez zarząd i w miesiącu czerwcu zostaną podjęte prace nad budową magazynu. Sporządzono też plan — terminarz posiedzeń zarządu, który dotychczas tak trudny był do zrealizowania.

Z powyższego sądzić należy, że zarząd przedstawia zgrany kolektyw. Następne posiedzenie zarządu odbędzie się już w nowym pomieszczeniu.

Tadeusz Dalecki

CWL KROSNO

CONTRA OSNUJA GWIAŹDZISTA

PIERWSZĄ w tym roku akcją opylania lasów dla ochrony przed szkodnikami objęło 2 tys. hektarów lasów iglastych. W pierwszym etapie w dniach 20—29 maja zwalczano mniszkę w rejonie Dralin pow. Lubliniec, w drugim od 29 maja do 3 czerwca opylano w rejonie Karłowic pod Opolem i Tułowic w pow. Niemodlin, lasy zagrożone przez osnuje gwiaździstą.

W opylaniu, jak co roku, wzięła udział ekipa z Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie. Kierownikiem jej był J. Sojka, a w skład zespołu wchodzili piloci R. Wołek i J. Markiewicz oraz mechanicy Janiczek, Kozera i Typrowicz. Latali oni na CSS-ach, i to jak latali! Najwyższa dopuszczalna wysokość w czasie opylania wynosiła 7 metrów! Jeśli do tego dodamy silny wiatr jaki panował w czasie akcji, to sprawne jej przeprowadzenie trzeba określić jako poważną, udaną próbę umiejętności lotniczych. Piloci i mechanicy twierdzą zgodnie, że nie bez wpływu na ich wyniki była serdeczna opieka, jaką mieli w Dralinach ze strony kierownika miejscowej Szkoły Gospodarczo-Rolniczej p. P. Komornickiego i jego żony, jak również pomoc ze strony inż. J. Pilawy z Rejonu Lasów Państwowych w Opolu.

W ciągu 12 dni lotnych wykonano ogółem około 300 lotów, wysiewając 30 ton proszku DDT. Wartość zabezpieczonego drzewostanu wynosi miliony złotych. W czasie opylania dokonano również prób nowego polskiego samolotu PZL-101, na którym pilot A. Szymański sprawdzał jego zastosowanie w leśnictwie. Wstępne wyniki wskazują, że doświadczenia te wypadły pomyślnie.

R. Szubański

Późny start Nowego Targu

Aeroklub dopiero wystartował. Nic ciekawego jeszcze się nie dzieje. Brak kierownika wyszkolenia. Instruktorzy nie mając ważnych licencji (unieważnione badania GOBLL) nie mogli prowadzić lotów, co wpłynęło na późne rozpoczęcie sezonu. Po zlikwidowaniu obozu falowego (doświadczalnego) fala nad Tatrami występowała jeszcze 6 razy. Właśnie na zdjęciu poniżej widoczna jest chmura falowa powstała na zafalowaniu wtórnym nad Gorcami przy wietrze SSE.

Lucjan Stępień



„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

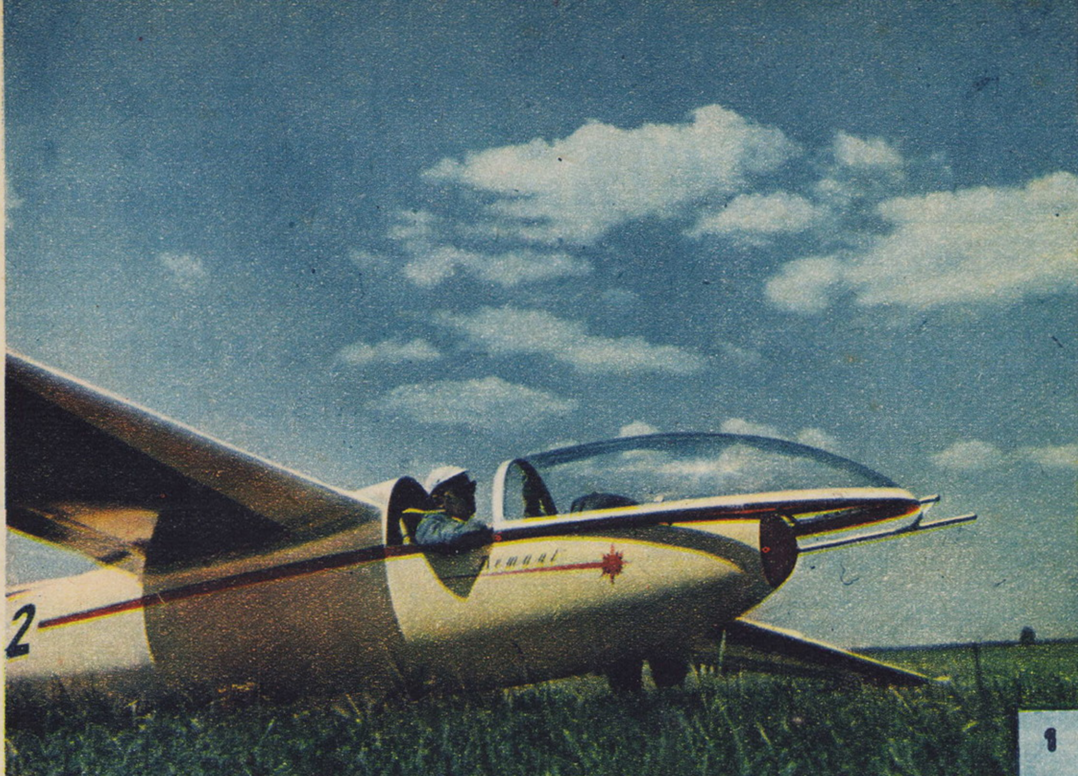
Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 19 CZERWCA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 3667/C A-34



SZYBOWCEM PO LESZNIE ● SZYBOWCEM PO LESZNIE ● SZYBOWCEM PO LESZNIE

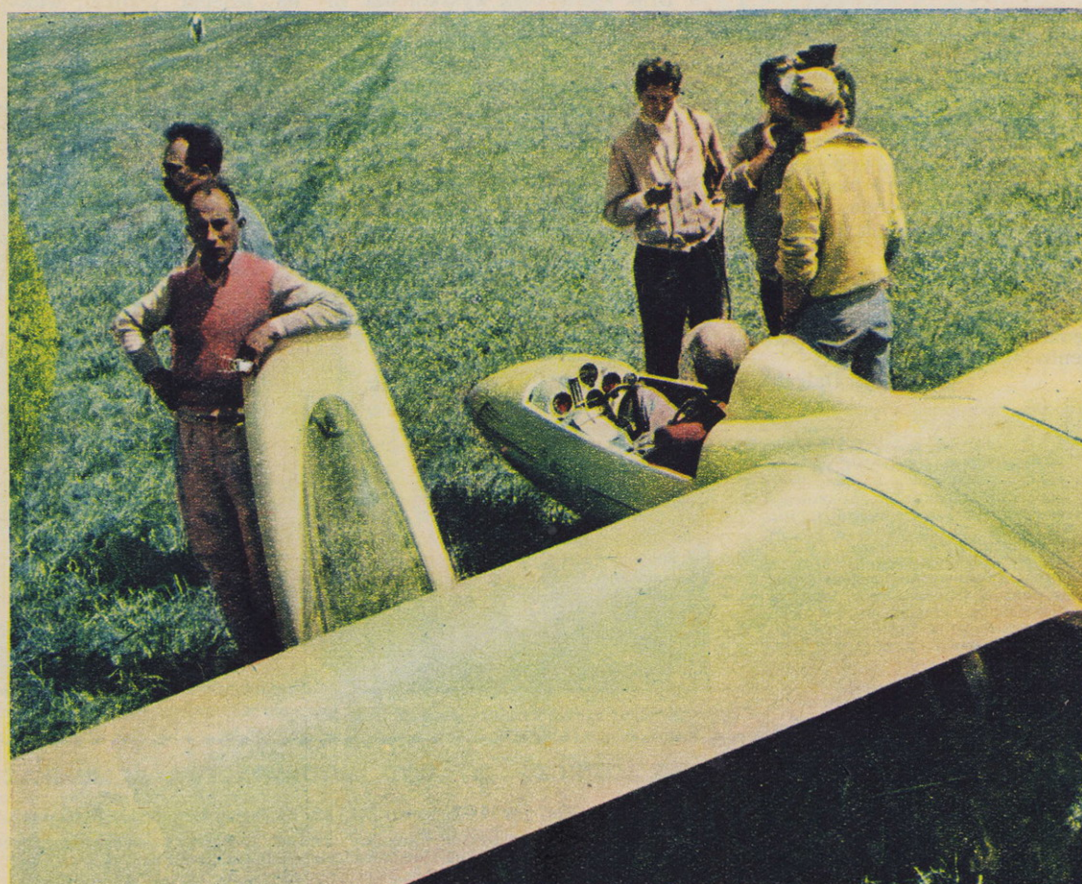




Witalij Simonow, trener ekipy ZSRR, nasz znajomy z pobytu w Jeleniej Górze przed paru laty.







„Meteor" zawodnika jugosłowiańskiego Saradica na parę chwil przed odtransportowaniem na start.
Foto: B. Koszewski (5)

1

Jeden z pilotów czechosłowackich, gotów do startu na „Demancie". Zaraz zaczną się emocje trójkąta 100 km.

2

„Olympia 419" Anthony'ego Deane-Drummonda wraca z przelotu po trasie trójkąta 100 km.

3

Napełnianie zbiorników wodnych „Jaskółki". Wodę podwiózł do szybowca samochód z dwujęzycznym napisem: WODA — L'EAU.

Foto: B. Koszewski

● SZYBOWCEM PO LESZNIE ● SZYBOWCEM PO LESZNIE ●